

LOS ASES DE LA *BLITZKRIEG* (MESS Bf 109 D/E)

ediciones del Prado

OSPREY AVIATION

LOS ASES DE LA *BLITZKRIEG*
(MESS Bf 109 D/E)

CUADRO DE GRADUACIONES Y UNIDADES

ALEMÁN	ABREVIATURA	ESPAÑOL
Kommodore		Jefe de un ala (actual)
Kommandeur		Jefe de escuadrón
Staffelkapitän		Jefe de escuadrilla
Generalmayor		General de Brigada
Generalleutnant		General de División
General		Teniente General
Generaloberst		Capitán General
Oberst		Coronel
Oberstleutnant	Oberstlt	Teniente Coronel
Major	Maj	Comandante
Hauptmann	Hptm	Capitán
Oberleutnant	Oblt	Teniente
Leutnant		Alférez
ESPECIALISTAS		
Feldwebel	Fw	Sargento
Unteroffizier	Uffz	Cabo
Obergefreite		Soldado 1ª
SUBOFICIALES		
Unteroffizier		Suboficial
Oberfähnrich		Aspirante a Oficial
Stabsfeldwebel		Subteniente
Oberfeldwebel		Brigada
Feldwebel	Fw	Sargento
Obergefreiter		Cabo con + de 4 años de servicio
Gefreiter		Cabo con - de 4 años de servicio
Soldat		Soldado
UNIDADES		
Luftflottenkommando		Mando de Flota Aérea
Fliegerdivision		Unidad Aérea
Luftgaukomando		Región Aérea
Kampfgeschwader		Ala de combate
Jagdgeschwader	JG	Ala de caza
Stukageschwader	StG	Ala de Stukas
Geschwader		Ala (108 aviones)
Gruppe		Escuadrón (36 aviones)
Jagdgruppe	JG	Escuadrón de caza
Staffel		Escuadrilla (12 aviones)
Schwarm		Patrulla (4 aviones)
Kette		Pequeña unidad de unos 3 aviones, utilizada al comienzo de la guerra
Rotte		Pareja (2 aviones)
Stab		Plana Mayor
OTROS		
Armée		Ejército
Emil		Apodo del Messerschmitt Bf 109 E
Flight Lieutenant	Flt Lt	Teniente piloto
Flight Officer	Flg Off	Oficial de vuelo
Jagdwaffe		Caza (parte de la aviación)
Manschaft	Mansch	Tripulación
Pilot Officer	Plt Off	Oficial piloto
Tommy		Soldado de reemplazo británico
Formación Vic		3 aviones de la RAF volando en formación en V

AVIONES EN COMBATE ASES Y LEYENDAS 1

LOS ASES DE LA *BLITZKRIEG*

(MESS Bf 109 D/E)

OSPREY AVIATION

ediciones del Prado



Portada:
Sintiendo que está cerca de conseguir su victoria número 56, el ya entonces as de la *Jagdwaffe Major* Helmut Wick vira para perseguir al tocado Spitfire I R6631 del Plt Off Paul A. Bailon, del Escuadrón nº. 609, mientras los dos aviones sobrevuelan The Needles, en el extremo occidental de la isla de Wight, en la tarde del 28 de Noviembre de 1940. El *Gruppenkommandeur* del I./JG 2 había caído en picado desde una altura superior sobre el escuadrón auxiliar, cuando se encontraban sobre el Solent, centrándose rápidamente en el desafortunado Bailon y acertando de pleno a su Spitfire con una ráfaga bien dirigida de fuego de cañón y ametralladora de su Bf 109E-4 Wk-Nr 5344, el aparato favorito de Wick a lo largo de los últimos meses de 1940.

El as canadiense Plt Off Keith A. Ogilvie formaba parte de la formación del Escuadrón nº. 609 atacada aquel día por el I./JG 2, y así describió el ataque: 'Yo era 3 Amarillo, e iba detrás tranquilamente, con un ojo siempre puesto arriba, cuando atisbé por un momento tres "morros amarillos" en mi retrovisor. Era evidente que se trataba de pilotos excepcionales, a juzgar por su estrecha formación y su estrategia. Di la voz de alarma y realicé un picado, justo cuando el Johnny del centro abría fuego sobre mí. Así que me vi lanzado hacia adelante por una andanada de cañón que me atravesó el fuselaje y otra que agujereó mi hélice'.

A pesar de los daños superficiales sufridos por su avión en el ataque inicial, Ogilvie se libró de sus asaltantes y vio cómo el Plt Off Bailon saltaba de su maltrecho Spitfire a unas 20 millas al sur de Bournemouth. Siguió atento el progreso de su compañero de escuadrón hasta la superficie del mar, pero observó con desesperación que el piloto no daba señales de vida mientras flotaba junto al paracaídas, que se había desplegado perfectamente. Posteriormente, el cuerpo de Bailon llegaría hasta las costas de Normandía. Mientras tanto, su rival tuvo poco tiempo para celebrar esta última victoria porque, menos de cinco minutos después, Wick cayó víctima a su vez del principal as del Escuadrón nº. 609, el Flt Lt John C. Dundas.

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Supervisión y adaptación de la versión española: Javier de Benito

Asesoramiento histórico y militar: Cecilio Yustas
Traducción: Fernando Conde López
Título original: *Bf 109 D/E Aces 1939-41*
Autor: John Weal

Publicado originalmente en Gran Bretaña en 1996 por Osprey, una colección de Reed Consumer Books Limited.

Cea Bermúdez, 39-6ª
28003 Madrid

Importador en Argentina
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56. 1290 - Buenos Aires
Distribuidor en Capital y Gran Bs. As.
DISTRIRED
Av. Belgrano, 634 4º I. 1092 - Buenos Aires
Distribuidor en Interior
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56. 1290 - Buenos Aires

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-186-4
D.L.: M-32361-1999

ÍNDICE

EL NACIMIENTO DE LA *BLITZKRIEG*

Unidades de Bf 109 en el Centro y el Este de Alemania, 1/9/39

Cuartel general del Luftflottenkommando 1 (Noreste): Stettin/Pommerania

		Base	Tipo	Plantilla – Servicio
1. Fliegerdivision (Schönfeld/Crössinsee)				
I.(J)/LG 2	Hptm Hanns Trübenbach	Malzkow, Lottin	Bf 109E	42 – 33
JGr. 101 (II/ZG 1)	Maj Reichardt	Lichtenau	Bf 109E	48 – 48
5.(J)/TrGr. 186	Oblt Gerhard Kadow	Stolp, Brüsterort	Bf 109B/E	23 – 23
6.(J)/TrGr. 186	Hptm Heinrich Seeliger	Stolp, Brüsterort	Bf 109B/E	23 – 23
Luftgaukommando I (Königsberg/Prusia Oriental)				
I./JG 1	Maj Bernhard Woldenga	Gutenfeld	Bf 109E	46 – 46
I./JG 21	Hptm Martin Mettig	Gutenfeld	Bf 109D	39 – 37
Luftgaukommando III (Berlín)				
Stab JG 2	Oberstlt Gerd von Massow	Döberitz	Bf 109E	3 – 3
I./JG 2	Maj Carl Vieck	Döberitz	Bf 109E	41 – 40
10.(N)/JG 2	Hptm Albert Blumensaat	Straussberg	Bf 109D	9 – 9
Luftgaukommando IV (Dresden)				
Stab JG 3	Oberstlt Max Ibel	Zerbst	Bf 109E	3 – 3
I./JG 3	Maj Ottheinrich von Houwald	Brandis	Bf 109E	44 – 38
I./JG 20	Maj Lehmann	Sprottau	Bf 109E	37 – 36
				335 – 316

Cuartel general del Luftflottenkommando 4 (Sudeste): Reihenbach/Silesia

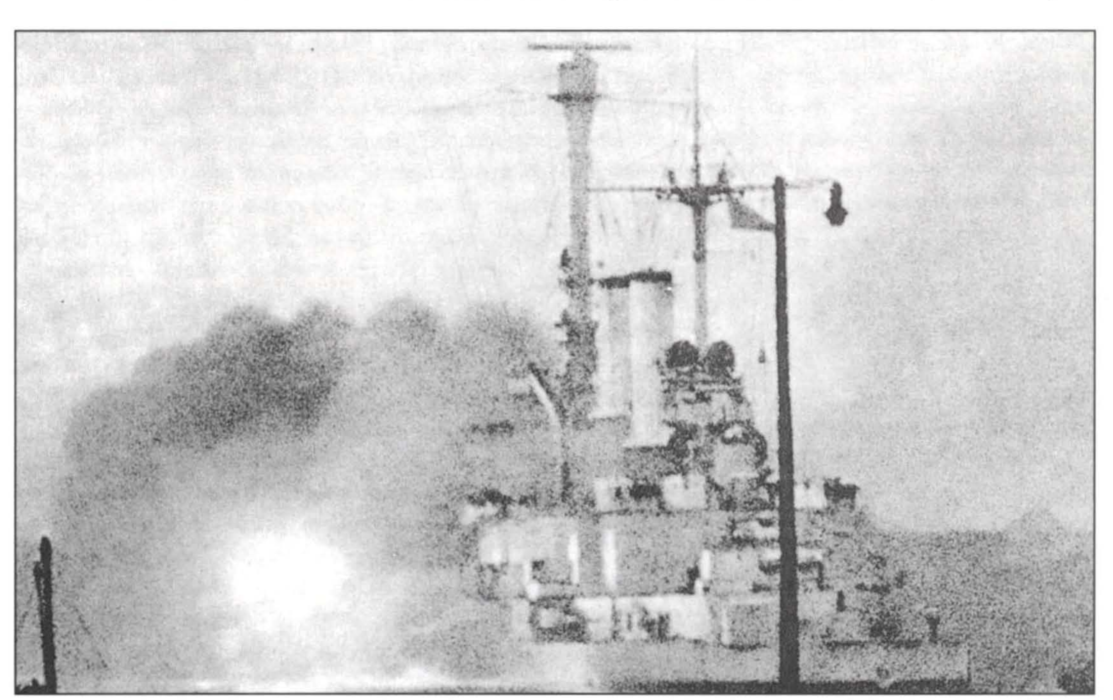
		Base	Tipo	Plantilla – Servicio
Fliegerführer z.b.V (Oppeln)				
JGr. 102 (I./ZG 2)	Hptm Hannes Gentzen	Gross-Stein	Bf 109D	45 – 45
Stab (J)/LG 2	Oberstlt Baier	Nieder-Ellguth	Bf 109E	3 – 2
Luftgaukommando VIII (Breslau)				
I./JG 76	Hptm Wilfried v Müller-Rienzburg	Ottmütz	Bf 109E	51 – 45
I./JG 77	Hptm Johannes Janke	Juliusburg-Nord	Bf 109E	48 – 43
				147 – 135

La Historia lleva casi 20 minutos de retraso. La mayoría de las fuentes de consulta afirman que la II Guerra Mundial se inició a las 05.45 horas del 1 de septiembre de 1939. Ésta fue la hora que indicó Adolf Hitler durante su discurso ante la asamblea del *Reichstag*, poco después de las 10 de la mañana de aquel primer día de hostilidades. En el transcurso de su alocución, difundida a toda la nación alemana, el *Führer* había culpado a los polacos por sus "constantes provocaciones". Aseguró que no tuvo más remedio que responder adecuadamente, por lo cual "desde las 05.45 horas se ha respondido a los disparos".

Para ser más preciso, los primeros disparos de fuego "de respuesta" –una descarga de proyectiles de 28 cm (11") lanzada desde el veterano acorazado de la I Guerra Mundial *Schleswig-Holstein*– no salieron de los cañones hasta las 05.47 (las 04.47, hora local). Iban dirigidas en tiro directo al polvorín polaco situado en la cima del Westerplatte, un promontorio arenoso al norte de la ciudad de Danzig (Gdansk). Estos disparos marcaron lo que casi todos consideran el comienzo "oficial" de la II Guerra Mundial.

Sin embargo, 21 minutos antes de que el *Schleswig-Holstein* comenzase a disparar, a las 04.26 horas, una *Kette* de bombarderos en picado, Junkers Ju 87, había despegado de su base avanzada en Prusia Oriental en lo que indudablemente constituyó el primer acto manifiesto de hostilidad contra los polacos. El trío de Stukas del 3./StG 1, dirigidos por su *Staffelkapitän* Oberleutnant Bruno Dilley y cargados cada uno con una bomba de 250 kg. y cuatro bombas más pequeñas de 50 kg. bajo las alas, puso inmediatamente rumbo suroeste hacia su objetivo –el puente de hierro del ferrocarril que cruza el río Vistula en Dirschau (*Tczew*)– que se encontraba a tan sólo 8 minutos de vuelo. Pero su misión no consistía en destruir el puente. A pesar de sus dimensiones, el puente de Dirschau era el punto más vulnerable a lo largo de los 100 km. de vía férrea que cruza el pasi-

Los primeros disparos de la II Guerra Mundial: el acorazado *Schleswig-Holstein*, veterano de la I Guerra Mundial en medio de la corriente del Canal del Puerto de Danzig, ha situado sus cañones de 28 cm. (11") en tiro directo contra las posiciones polacas sobre el Westerplatte –a tan sólo 250 metros– ¡y ha abierto fuego!



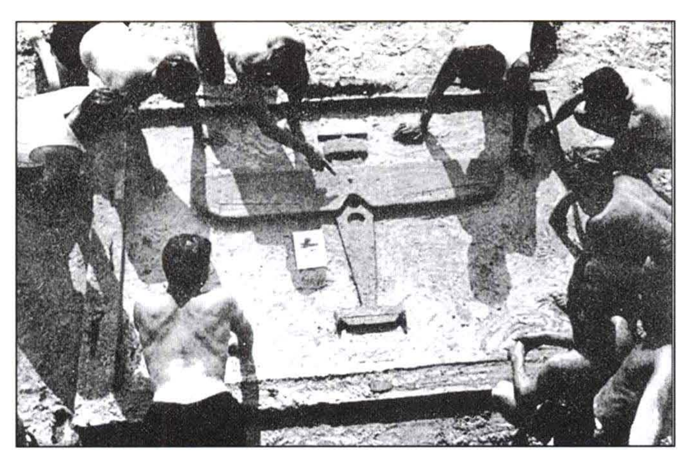


La primera incursión aérea de la guerra –a cargo de Stukas del 3./St.G I– no consiguió evitar la demolición del puente del ferrocarril de Dirschau (a la izquierda) por parte de los ingenieros del ejército polaco

llo polaco uniendo el *Reich* propiamente dicho y la Prusia Oriental, su aislada provincia al Este. Hacía ya tiempo que los polacos habían preparado la demolición del puente en caso de guerra, y el objetivo de Dilley era el cable tendido siguiendo el terraplén desde la cercana estación de Dirschau hasta el propio puente. Su misión consistía en cortar dicho cable, evitando así que los polacos volaran el puente antes de la llegada de un tren blindado que transportaba las primeras tropas alemanas de infantería.

Volando a tan sólo diez metros del suelo, sobre la llanura cubierta de niebla del Vistula, Dilley y sus hombres hicieron blancos directos sobre el cable y sobre las casetas que protegían los puntos de detonación. Pero su esfuerzo fue en vano. El tren blindado estuvo retenido el tiempo suficiente para que los polacos empalmasen el cable de nuevo y demolieran el puente a las 06.30 horas –justo antes de que las tropas alemanas llegasen hasta él.

Mientras que el StG 1 puede reclamar la autoría de la primera misión de bombardeo de la guerra, es otro *Stukageschwader* –StG 2 'Immelmann'– el que ostenta el primer derribo aéreo del conflicto. Ocurrió poco después de las 04.45 horas, cuando el I./StG 2 despegó desde Nieder-Ellguth en Silesia del Norte para atacar el aeródromo polaco de Cracovia. A su regreso, los Stukas sobrevolaron inadvertidamente Balice, uno de los numerosos aeródromos auxiliares secretos por los cuales había dispersado la Fuerza Aérea Polaca la mayor parte de sus efectivos, durante los días previos al comienzo de las hostilidades. Balice albergaba los PZL P.11 del Escuadrón de Caza nº. 121 asignado al Ejército de Tierra en Cracovia. Al oír el zumbido de motores sobre sus cabezas, el jefe del escuadrón, Capitán Mieczyslaw Medwecki, despegó inmediatamente junto con su compañero de ala, Teniente Wladek Gnys. A una altitud de 300 metros y aún ascendiendo, los dos intentaron alcanzar uno de los Stukas que pasaban, sin advertir que otro aparato alemán se les acercaba por detrás. El Teniente Frank Neubert, a los mandos del Ju 87 'Gustav-Kurfürst' (T6+GK), disparó una ráfaga con sus ametralladoras de ala que penetró en la cabina de Medwecki. De repente, el P.11 "explotó en el aire, incendiándose como una inmensa bola de fuego; los fragmentos pasaban rozando literalmente nuestros oídos". Tras haber presenciado cómo su desafortunado jefe de escuadrón proporcionaba a la Luftwaffe su primera victoria aérea en la guerra, Gnys ascendió rápidamente alejándose del zumbido de los Ju 87, para ir a toparse con un par de bombarderos Dornier Do 17E. Eran también aparatos del KG 77, volviendo tras el ataque combinado sobre Cracovia a primera hora de la mañana. Gnys disparó sobre ambos pero los perdió de vista cuando se ocultaron tras una colina. De hecho, ambos Dorniers se estrellaron a menos de 100 metros uno del otro, esparciendo sus restos por la villa de Zurada. El primer derribo de la Luftwaffe en la II Guerra Mundial se había

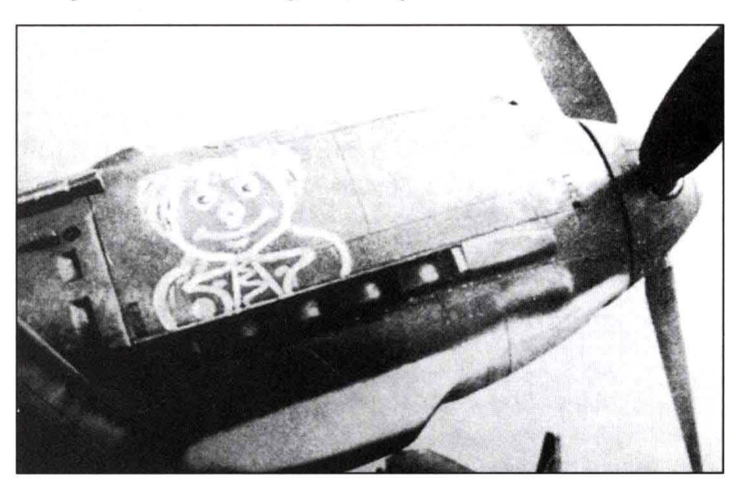


Clase de reconocimiento de aviones, al estilo de la campaña polaca. Los pilotos, vestidos como si fuesen al gimnasio, estudian atentamente la silueta en la arena de lo que parece un biplano de cola doble. ¡No resulta precisamente tranquilizador con vistas a las inminentes hostilidades!

visto seguido rápidamente por sus dos primeras bajas.

La intensa participación de las unidades de Ju 87 desde el primer momento fue muy indicativa de lo que sería el resto de la campaña; la *Blitzkrieg* aérea contra Polonia fue, en gran medida, la guerra de los Stukas. En unión de los *Kampfgeschwader*, de mayor radio de acción, y de un único *Gruppe* de biplanos de ataque a tierra Henschel Hs 123, los bombarderos en picado realizaron a la perfección su cometido, operando como "artillería volante" del ejército, neutralizando objetivos puntuales y en general allanando el camino para el avance de las fuerzas terrestres. La protección contra ataques para el inmenso volumen de bombarderos y Stukas de la Luftwaffe estaba principalmente en manos del nuevo bimotor Bf 110 Zerstörer. El concepto de "destructor", o caza pesado, no había mostrado aún sus debilidades intrínsecas, y se asegura que la Fuerza Aérea Polaca consideraba al Bf 110 su rival más peligroso .

Por el contrario, el caza monoplaza Messerschmitt Bf 109 jugó un papel casi anecdótico en la guerra aérea sobre Polonia. Los Órdenes de Batalla mostrados al principio de este capítulo para las dos *Luftflotten* de la Luftwaffe orientadas hacia el Este indican que sólo se asignaron cuatro *Gruppen* equipados con Bf 109 (más dos *Staffel* de un quinto *Gruppe*) a mandos operacionales del frente, mientras que se retuvieron siete muy a retaguardia, bajo control del *Luftgau* local (mando territorial) en labores de defensa nacional. Y de aquellos que realmente fueron asignados a Polonia, buena parte se retiró mucho antes de que finalizase la campaña de 18 días. Al parecer, la simple amenaza de ataques desde el Oeste, tras las declaraciones de guerra por parte de franceses y británicos el 3 de septiembre, era considerada en Berlín un peligro mayor que la oposición que estaban encontrando aún en Polonia, al Este. De hecho, la capital alemana ya había experimentado su propia versión de la famosa "falsa alarma" que había enviado a los ciudadanos de Londres a buscar refugio apresuradamente en la primera mañana de la guerra, aunque en el caso de Berlín no se tra-



A menudo, ser piloto en el frente permitía liberarse de las ataduras de un régimen en tiempos de paz, y pronto comenzaron a aparecer las marcas personales en los aviones. Este Bf 109E sin identificar lleva una mitad del famoso dúo de personajes de historieta *Max und Moritz*, lo que nos lleva a preguntarnos: ¿estaría *Moritz* al otro lado de ese carenado?



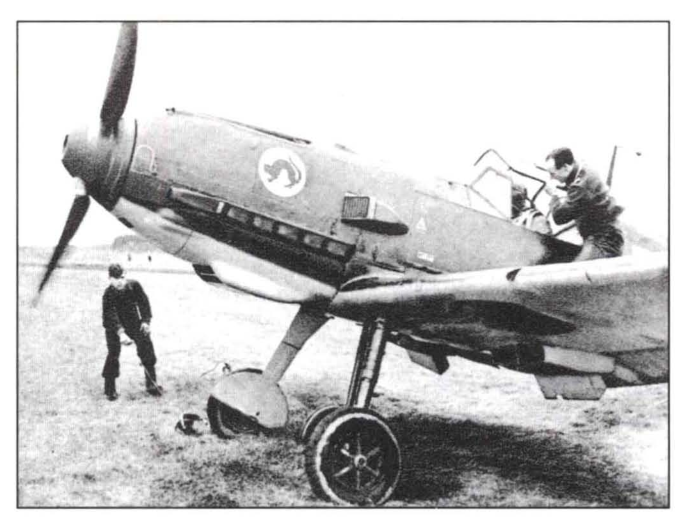
Formación de la *Staffel* del JGr. 101 (II./ZG 1) en Lichtenau. En el centro, justo debajo del emblema del 'Perro corriendo' sobre el Bf 109E, y llevando ya la Cruz de Hierro de Segunda Clase, está el *Staffelkapitän* Dietrich Robitzsch (véase su foto en la página 52)

tó de un avión de pasajeros no programado que venía desde Francia, sino... ¡de toda una formación de He 111 regresando tras una misión sobre Polonia!

Tampoco el bautismo de fuego del Bf 109 sobre Polonia fue todo lo sencillo y exitoso que su indudable superioridad como caza hacía suponer.

Al norte, las unidades de la *1ªFliegerdivision* padecían las mismas neblinas de primera hora de la mañana que estuvieron a punto de hacer fracasar el ataque de los Stukas de Bruno Dilley sobre el puente de Dirschau. A pesar de haberse levantado a las 03.15, los pilotos del I.(J)/LG 2 –unidad de caza del segundo *Lehrgeschwader* (Grupo Operativo de Instrucción y Evaluación) de la Luftwaffe– bajo el mando de Hanns Trübenbach, no despegaron hasta dos horas antes del mediodía. En total, el grupo realizó cuatro misiones diferentes de escolta durante el primer día de las hostilidades, pero no fue hasta el 4 de septiembre cuando tuvieron contacto por primera vez con la Fuerza Aérea Polaca y derribaron un trío de cazas P.11. Uno de los pilotos victoriosos fue el Leutnant Klaus Quaet-Faslem, que llegaría a anotarse otras 48 victorias y ascendería hasta convertirse en *Gruppenkommandeur* del I./JG 3 antes de su propia muerte en combate contra los norteamericanos, cerca de Brunswick, el 30 de enero de 1944. Toda otra serie de pilotos, que escribirían posteriormente grandes hojas de servicio y que obtendrían importantes puestos y condecoraciones en el seno de la *Jagdwaffe* (unidades de caza) se anotaron también sus primeras victorias durante aquellos días en Polonia.

El 9 de septiembre, el I.(J)/LG 2 avanzó hasta Lauenburg, cerca de Bromberg, con el fin de mantener el ritmo del *4º Armee*, cuyo avance estaban apoyando. Aquí obtuvieron otras cuatro victorias –todas ellas sobre biplanos de entrenamiento PWS.26 forzados a realizar labores de reconocimiento de emergencia y de enlace– en el curso de un servicio de *Freie Jagd* (caza libre) del frente de combate. Y, una vez más, dos de esos cuatro derribos correspondieron a futuros ases: Unteroffizier Friedrich Geisshardt y Feldwebel Erwin Clausen; ambos llegarían a ser condecorados con las Hojas de Roble y a estar al mando de los *Gruppen* de defensa del Reich (III./JG 26 y I./JG 11, respectivamente) hasta el momento de sus muertes, en 1943. Al día siguiente, 10 de septiembre, el propio Geisshardt cayó víc-



Al contrario que el rudimentario emblema que aparece en el Bf 109 mostrado en la página anterior, el 'Gato arqueado' de color negro era la insignia oficial de la *Staffel* del 2./JG 20 (más tarde denominado 8./JG 51). El piloto del '7 Rojo', que aquí se está calentando justo antes de retirarle los calzos, era Rudi Rothenfelder, que más tarde se trasladó al 9./JG 2. En Mayo de 1940 diseñó la famosa insignia del 'Mosquito' de esa *Staffel*... por lo que le concedieron tres días de permiso

tima de los cazas P.11. Tras varias horas cautivo de los polacos (periodo durante el cual su informal atuendo de vuelo, formado por un jersey de punto de color azul Luftwaffe, estuvo a punto de costarle un pelotón de fusilamiento al despertar sospechas de ser un quintacolumnista), consiguió escapar durante la confusión creada por un posterior ataque de Stukas. Tanto él como otro prisionero cogieron un par de caballos y consiguieron alcanzar territorio amigo tras una agotadora y peligrosa cabalgata de cinco días.

El 15 de septiembre, el I.(J)/LG 2 avanzó todavía más, esta vez hasta Pultusk, a unos 50 kilómetros al Norte de Varsovia. Sin embargo, para entonces ya prácticamente no existía oposición aérea, y la única tarea del *Gruppe* consistió en efectuar una serie de salidas de ataque a tierra antes de retirarse finalmente hasta su base en tiempo de paz, en Garz, el 20 de septiembre.

Otra de las unidades que componían la *1.Fliegerdivision* era el *Trägergruppe* (Ala embarcada) 186, una formación combinada de una Staffel de Stukas y dos *Staffel* de cazas, destinados en principio para el servicio a bordo del portaaviones *Graf Zeppelin*, aún por finalizar.

A causa de la persistente niebla matutina, tampoco fueron capaces de llevar a cabo su primera misión prevista para el 1 de septiembre: la cobertura aérea del *Schleswig-Holstein* durante su bombardeo del enclave



Volvemos a los emblemas personales con el '12 Negro' de Josef Heinzeller, cuyo nombre era un homenaje tanto a su mascota de la infancia... como a su mujer. Heinzeller, que era miembro del 2.(J)/LG 2, volaría posteriormente en el 'Schnauzl' en operaciones a través del Canal en 1940

polaco en el Westerplatte. Pero las dos *Staffel* de Bf 109 escoltaron más tarde a los Ju 87 del 4º (St)/186 durante un ataque a la base naval polaca de Hela. Según uno de los pilotos, la pérdida de dos de sus aviones escoltados a causa del intenso fuego antiaéreo fue el saludo de bienvenida a la amarga realidad de la guerra.

El 2 de septiembre, la *Staffel* realizó otras dos misiones de escolta de Stukas sin ningún incidente, antes de ser transferidos a Gutenfeld 24 horas más tarde. Aunque permanecieron en esta base de Prusia Oriental durante tres días, no entraron en combate, y el 6 de septiembre regresaron a Hage en la costa del Mar del Norte.

De los dos *Jagdgruppen* cuya base se encontraba en Prusia Oriental, el I./JG 1 tuvo una participación aún más breve en los combates en Polonia. El Major Bernhard Woldenga tuvo la precaución de dispersar sus *Staffel* entre tres aeródromos diferentes antes del inicio de las hostilidades; pero esto fue totalmente innecesario, dado que el avance inicial del 3er *Armee* hacia el sur desde Prusia Oriental y en dirección a Varsovia no encontró oposición alguna por parte de la Fuerza Aérea Polaca. El I./JG 1 efectuó también una serie de misiones de ataque a tierra, durante las cuales sufrieron daños una serie de aparatos y uno de los pilotos resultó herido leve. Pero, para el 4 de septiembre (¡menos de 24 horas después de la declaración anglo–francesa de guerra!), ya se estaba retirando la *1ªStaffel* y pocos días después el *Gruppe* al completo había regresado a su base en tiempos de paz, situada en Jesau, con el fin de prepararse para ser trasladados al frente occidental.

En lo que respecta al otro *Gruppe* de Prusia Oriental, el I./JG 21, el día de comienzo de la campaña polaca no resultó precisamente tranquilo para ellos. Desde su aeródromo avanzado de Arys-Rostken, situado en el sur de la provincia, recibieron la orden de escoltar a una formación de He 111 en un ataque contra Varsovia. A pesar de la persistente niebla, el I./JG 21 consiguió salir al encuentro de los bombarderos... pero los ametralladores de los Heinkel les tomaron por cazas enemigos y abrieron fuego. El *Gruppenkommandeur*, Hauptmann Martin Mettig, intentó disparar una señal de identificación, pero la bengala no funcionó correctamente. Se rompió dentro de la cabina, llenándola de fragmentos rojos y blancos. Herido en la mano y en el muslo, y cegado por el humo, Mettig expulsó la cúpula, perdiendo así la antena y su mástil. Viró y regresó hacia la base. Y casi todos los componentes de su *Gruppe*, privados de contacto por radio con su líder y aún bajo los efectos de la escasa visibilidad, hicieron lo propio.

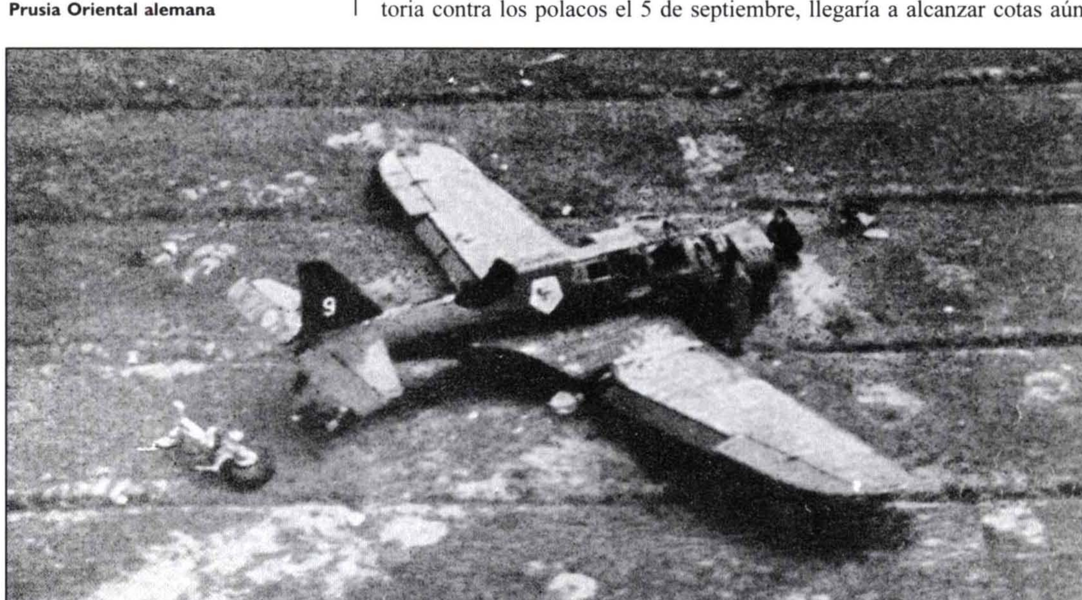
No averiguaron el motivo real de su regreso hasta haber aterrizado en Rostken. Se produjo entonces una tensa espera de noticias acerca del grupo que había continuado. Aunque éstos se desperdigaron, acabaron encontrándose con un grupo de cazas P.11, derribando a cuatro enemigos sin sufrir ninguna pérdida. Uno de estos pilotos victoriosos fue un tal Leutnant Gustav Rödel, que también sería condecorado en el futuro con las Hojas de Roble y que sobreviviría a la guerra con un total de 98 victorias, obtenidas todas ellas excepto dos en combates contra los aliados occidentales.

Tras la cambiante suerte de su primer día, el I./JG 21 permaneció en combate contra Polonia hasta el final de la campaña, añadiendo otros dos derribos a su historial. Finalmente, el 9 de octubre se trasladó el *Gruppe* hacia el Oeste. Mientras tanto, los dos *Jagdgruppen* situados al Sur y su-

puestamente subordinados al *Luftgau VII* en Breslau, Silesia, en labores de defensa nacional, también efectuaron algunas acciones contra los polacos.

El I./JG 76 del Hauptmann von Müller Rienzburg provenía directamente de la antigua fuerza aérea austríaca, y se había creado conforme al esquema del segundo *Jagdgeschwader* (*Ja Geschw II*) de este ya desaparecido cuerpo. Desde su base en Ottmütz, el *Gruppe* se desplazó hasta un aeródromo avanzado en Stubendorf tras la ruptura de las hostilidades. Su primer derribo –y baja– de la guerra tuvo lugar el 3 de septiembre. Aproximadamente media docena de Bf 109 del I./JG 76, dirigidos por el *Staffelkapitän* OberLeutnant Dieter Hrabak, despegaron para un servicio de *Freie Jagd* sobre la región de Tschenstochau (Czestochowa). Cerca de Petrikau, divisaron un trío de bombarderos ligeros PZL P.23 Karas. Los cazas alemanes se lanzaron en picado, y en su primera pasada fallaron a causa de su excesiva velocidad. Lo mismo ocurrió en su segunda pasada, mientras los polacos intentaban ocultarse volando al nivel del suelo. Con el fin de disminuir la velocidad, los pilotos de los Bf 109 redujeron gases y bajaron el flap. Pasando a tan sólo 200 km./h, mientras hacían caso omiso de los disparos de respuesta de los ametralladores de cola de los Karas, los cazas se aproximaron por tercera vez. Uno de los polacos se precipitó a tierra desde una altura de 30 metros, a causa de una ráfaga de las ametralladoras del Leutnant Rudolf Ziegler, pero los disparos de los dos bombarderos restantes alcanzaron al radiador del *Staffelkapitän*. Dieter Hrabak no tuvo más remedio que efectuar un aterrizaje de emergencia detrás de las líneas enemigas. Sin embargo, consiguió evadirse y regresar al poco tiempo a su unidad. A pesar de este comienzo poco prometedor, llegaría a convertirse en el quinto y último *Kommodore* en tiempos de guerra del JG 54, siendo condecorado con las Hojas de Roble y acumulando un total de 125 derribos en todo este tiempo.

El I./JG 76 consiguió posteriormente otras victorias en Polonia antes de desplazarse hacia el Oeste. Uno de los pilotos que se anotó su primera victoria contra los polacos el 5 de septiembre, llegaría a alcanzar cotas aún



PZL P.23 Karas '9 Blanco' del Escuadrón de Reconocimiento nº 41 de la Fuerza Aérea Polaca, abatido al parecer durante una de las pocas incursiones de este servicio en la Prusia Oriental alemana

más altas: Hans "Fips" Phillip fue el cuarto piloto en obtener un centenar de victorias, y el segundo en superar las doscientas victorias. Se le condecoró con las Espadas en sus Hojas de Roble y había conseguido un total de 206 victorias cuando, como *Geschwaderkommodore* del JG 1, murió en combate contra unos P-47 sobre el Norte de Alemania, el 8 de octubre de 1943.

El otro *Gruppe* de defensa del territorio situado en Silesia era el I./JG 77. También se anotó sus primeras victorias en Polonia, concretamente con la destrucción de tres aparatos enemigos, todos ellos bombarderos de reconocimiento Karas P.23. El primero cayó bajo el fuego del Leutnant Karl-Gottfried Nordmann el 3 de septiembre. Nordmann, otro piloto que llegaría a ser condecorado con las Hojas de Roble y que acabó la guerra con 78 victorias, superó en astucia a sus colegas del I./JG 76 para conseguir este derribo. Con el fin de reducir su velocidad a la mitad, adaptándose a la de su víctima, no sólo extendió sus flaps: también bajó el tren de aterrizaje antes de atacar al Karas. Cuarenta y ocho horas más tarde, el *Gruppe* obtenía su segunda victoria en la campaña polaca por medio del Hauptmann Hannes Trautloft, una de las figuras más duraderas y de los líderes más destacados de la *Jagdwaffe*, cuyo numero total de 57 victorias incluyó 4 obtenidas con la Legión Cóndor en España.



Hauptmann Hannes Gentzen, *Gruppenkommandeur* del JGr. 102 (I./ZG 2) y único as del Bf 109 en la campaña polaca

A pesar de la gran cantidad de nombres familiares que encontramos entre aquellos que obtuvieron sus primeras victorias en Polonia, pocos –o ninguno de ellos– aumentaron su cuenta más allá de la victoria descrita. Su fama estaba por llegar. Sin embargo, la campaña polaca sí produjo un as; se trató de un hombre cuyo nombre es ahora poco conocido, a pesar de que su número de derribos llegó a superar al del legendario Werner Mölders; un hombre cuya Cruz de Hierro, de Primera Clase, resulta modesta frente a las rutilantes condecoraciones obtenidas por camaradas diez años más jóvenes que él; y un hombre, por otra parte, que llegó a ser piloto del Bf 109 casi por defecto.

En el seno de la Luftwaffe, el concepto del *Zerstörer* databa de casi un año antes, desde el 1 de noviembre de 1938, cuando se distinguió por primera vez entre cazas "ligeros" (que quedaban bajo control de la *Luftgaue* para cometidos de defensa doméstica) y cazas "pesados" (asignados a las *Fliegerdivisionen* operativas para servicios en el frente de guerra). La denominación "caza pesado" se sustituyó por "*Zerstörer*" el 1 de enero de 1939. La dotación prevista para los nuevos *Zerstörergruppen* era el nuevo caza bimotor de escolta Bf 110C de largo alcance, pero una serie de problemas con la planta motriz hicieron que, para el comienzo de la guerra, sólo tres de los diez *Zerstörergruppen* existentes dispusieran de tales aparatos. Los otros siete empleaban variantes obsoletas del monomotor Bf 109, y cinco de ellos retomaron denominaciones temporales de *Jagdgruppe*.

Y era uno de estos cinco, el *Jagdgruppe* 102 (alias I./ZG 2), con base en Gross-Stein, el que aportaba el componente de caza al *Fliegerführer* z.b.V. del *Generalmajor* von Richthofen. Se trataba de una unidad para misiones especiales, compuesta además por tres *Stukagruppen* y por el único *Gruppe* de ataque a tierra de la Luftwaffe, destinado a formar la avanzadilla de la ofensiva *Blitzkrieg* contra el corazón de las defensas polacas.

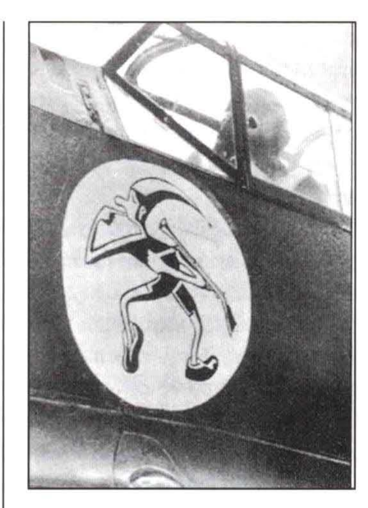
Dirigido por el Hauptmann Hannes Gentzen, de 35 años de edad, el JGr. 102 podía haber dado por hecho que estaría en el núcleo de la acción, pero incluso ellos tuvieron un primer día poco destacable. Una misión de es-

colta de Stukas a Wielun transcurrió sin oposición de cazas polacos, y el único signo de actividad enemiga consistió en fuego antiaéreo ligero observado a cierta distancia.

Pero el segundo día de campaña fue bastante distinto. El Hauptmann Gentzen despegó con las primeras luces y rápidamente se anotó el primer derribo del *Gruppe*, al toparse con una pequeña formación de bombarderos polacos y derribar uno de ellos. Pero todos los honores fueron a parar al 1./Jgr. 102 del Oberleutnant Waldemar von Roon durante un servicio *Freie Jagd* sobre Lodz, algo más tarde aquella misma mañana:

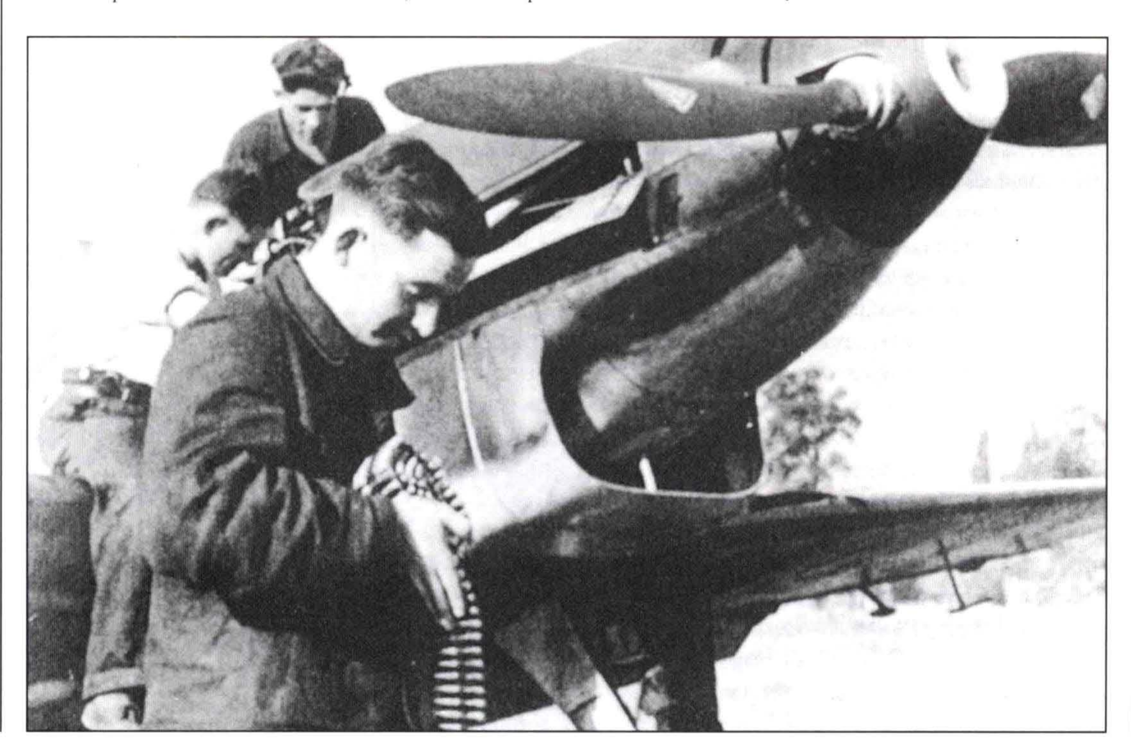
"Yo iba en cabeza de la *Staffel*, cerca de Lodz, a unos 1.000 metros y ampliamente escalonados, cuando divisamos dos cazas polacos delante de nosotros, uno de ellos a mayor altitud. Yo mismo ataqué al polaco más cercano. Mis disparos debieron darle en el motor, porque inmediatamente comenzó a planear hacia tierra. Le seguimos muy pegados a su cola y descubrimos con sorpresa que el punto donde evidentemente estaba intentando aterrizar era un aeródromo muy bien camuflado. Nunca lo hubiéramos descubierto si no hubiésemos pasado a tan baja altura, pero de esta forma conseguimos distinguir claramente una hilera de cinco bombarderos enemigos, con su camuflaje de colores verdes y pardos perfectamente mimetizado con el suelo del aeródromo".

"Mientras tanto, el aparato que yo había tocado capotó durante el aterrizaje, y explotó en llamas. El piloto consiguió saltar y corrió a ponerse a cubierto. Volamos sobre la fila de bombarderos a baja altura, y les disparamos; también se incendiaron. A continuación nos fijamos en un montón de heno de aspecto sospechoso, situado justo en el centro del aeródromo. ¿Podría estar ocultando un depósito de combustible? Disparamos otra ráfaga. El heno comenzó a arder, descubriendo debajo cuatro cazas pintados de color pardo. También se incendiaron, mientras el personal de tierra co-



La historia del JGr. 102 se remonta hasta su creación como I./JG 232 el 1 de abril de 1936, en Bernburg. En honor a su ciudad de origen, adoptó como insignia oficial al 'Cazador de Bernburg', un personaje local muy querido

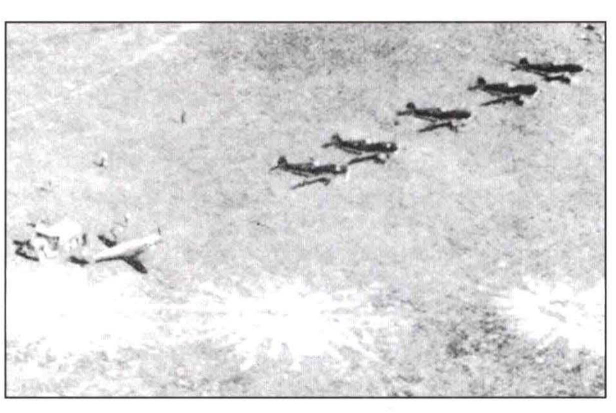
Rearme de uno de los Bf 109D del JGr. 102, listo para su próxima misión. Queda parcialmente visible la insignia circular justo debajo del parabrisas



rría en todas direcciones, como si hubiésemos destrozado un nido de hormigas".

"Todo esto ocurrió a las afueras de Lodz, justo en medio de una zona de cultivos. ¡Seguro que fuimos todo un espectáculo aéreo para los lugareños!"

"Por su parte, el otro polaco, que había estado dando vueltas sobre nosotros, picó en espiral sobre uno de mis camaradas, que consiguió desembarazarse de él realizando un medio tonel. A continuación, el polaco fue atacado y derribado por el resto de aparatos".



El aeródromo de Cracovia, lleno de cráteres de bombas, sirve de refugio temporal para los Bf 109D del JGr. 102 en su avance hacia el Este cruzando el centro y el Sur de Polonia

Ya de regreso a su base de Gross-Stein, los ocho Bf 109D de von Roon se encontraron con cuatro bombarderos polacos y también los derribaron. Los resultados totales del *Gruppe* en este día, incluyendo la anterior víctima de Gentzen, llegaron hasta los 16: dos cazas y cinco bombarderos derribados, cuatro cazas y cinco bombarderos destruidos en tierra.

El JGr. 102 continuó efectuando tres o cuatro salidas diarias. A medida que disminuía la oposición en el aire, el Hauptmann Gentzen pudo resumir las preocupaciones de un piloto de Bf 109 en Polonia:

"Lo más difícil es localizar los cazas enemigos. El piloto polaco es un auténtico maestro en ocultarse, y el camuflaje verde oliva y pardo de su avión es una excelente combinación de colores. Una vez localizados, derribarlos es bastante más sencillo. Gracias a la mayor velocidad de nuestros aparatos, es poco habitual que se produzcan combates aéreos. O bien estás en una buena posición y realizas una pasada a gran velocidad –preferiblemente viniendo desde el sol–, o por el contrario lo rebasas y esperas hasta encontrar un blanco más adecuado."

Tras pasar algunos días disparando contra trenes de transporte y atacando columnas de tropas, el JGr. 102 avanzó hasta Cracovia. El alojamiento en tiendas en este aeródromo polaco cuajado de cráteres de bombas era un drástico contraste con los lujos que habían disfrutado en el *chateau* donde se alojaban en Gross-Stein, su punto de partida para los ataques sobre Polonia. Pero su estancia en Cracovia fue de corta duración, pues a las 48 horas estaban desplazándose de nuevo, esta vez a Debrica. Allí no sólo disfrutaron de nuevo de techo para cobijarse, sino que se encontraron con unas buenas provisiones para refrescarse gracias a la llegada de un Ju 52 cargado de cajas de cerveza, cortesía del *Bürgermeister* (Alcalde) de su ciudad de origen, Bernburg.

Fue allí en Debrica, el 13 de septiembre, donde divisaron un avión de reconocimiento volando en círculos; su observador hacía señas intentando atraer su atención. Arrojó un objeto, en realidad dos pañuelos atados y conteniendo el mensaje "Aeródromo de Brody lleno de aviones enemigos". Iba firmado por el jefe local del ejército.

Ante la perspectiva de tener un objetivo importante por primera vez en bastantes días, no había tiempo que perder. Se prepararon todos los aparatos disponibles. Al 3./JGr. 102 del Oberleutnant Josef Kellner-Steinmetz, que ya se encontraba fuera patrullando, se le ordenó seguirle. Brody (Brodow) estaba situada en el extremo oriental de Polonia, a menos de 60 kilómetros de la frontera soviética. El cercano aeródromo de Hutniki, que

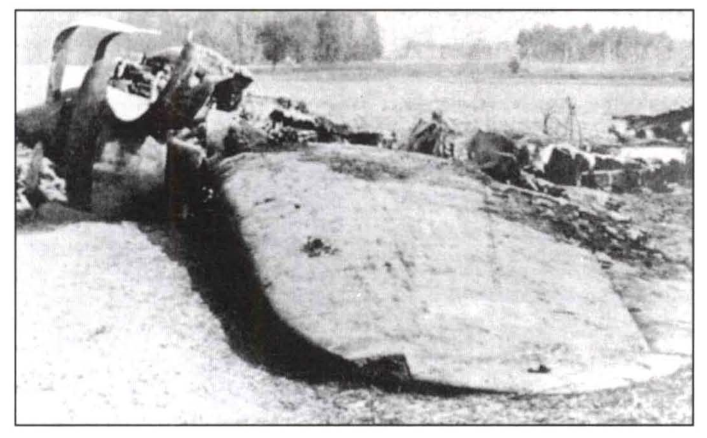
servía de refugio temporal a parte de la Brigada Polaca de Bombarderos, era tan sólo un pequeño claro en medio de un bosque, pero Gentzen consiguió dirigir certeramente a su *Gruppe* hasta él. Justo cuando estaba a punto de atacar, uno de sus pilotos informó: "Aviones enemigos a la izquierda, abajo". Allí, justo sobre las copas de los árboles, había ocho sombras parduscas. Gentzen se precipitó a cola de los incautos biplazas polacos, que al parecer volaban sin sus ametralladores de cola, y derribó rápidamente a cuatro de ellos, uno detrás de otro. Otros pilotos del *Gruppe* se anotaron el resto de derribos, antes de volver a fijarse en los aviones en tierra.

Pero los defensores del aeródromo, alertados por el ruido, se habían preparado. Uno de los Bf 109D fue alcanzado y desapareció dejando una estela de humo y llamaradas. Los aviones restantes consiguieron infligir considerables daños, incluyendo la destrucción documentada de numerosos bombarderos P.37 Los, antes de que la escasez de combustible les hiciese regresar hacia Debrica, que se encontraba a más de 200 km. de distancia. Regresaron veinticuatro horas más tarde para completar la destrucción de Brody y para seguir buscando al desaparecido Unteroffizier Fritz Linder. En los dos días siguientes en Brody, el *Gruppe* consiguió destruir 26 aviones enemigos en vuelo o en tierra. Aunque no encontraron rastro de Linder –un Unteroffizier de la *Reserve* que en su vida privada era médico jefe en un hospital universitario–, éste había conseguido realizar un aterrizaje de emergencia con su Messerschmitt en llamas. A continuación consiguió dirigirse en dirección sur, a pesar de tener dos vértebras fracturadas, hasta terreno aliado en Eslovaquia.

El 17 de septiembre, la Unión Soviética invadió Polonia desde el Este; la suerte del país estaba echada. El Hauptmann Hannes Gentzen quedó finalmente como el piloto de Bf 109 con mayor número de victorias, y el único as, con siete derribos en su cuenta. En total, el JGr. 102 destruyó un total de 78 aviones enemigos, 29 de ellos en combate aéreo, lo que les convertía de largo en el *Gruppe* de Bf 109 con más éxito en Polonia.

Teniendo en cuenta el número relativamente bajo de *Jagdgruppen* que participaron activamente en la campaña, las pérdidas admitidas por la Luftwaffe de 67 Bf 109 parecen desproporcionadamente altas. Puede que muchos de estos aparatos se retiraran del servicio tras sufrir daños por fuego antiaéreo, pero puede que contribuyera otro factor diferente: los disparos que recibió el I./JG 21 por parte de los Heinkel que supuestamente debían escoltar, en el primer día de hostilidades, no fue un caso aislado. Los incidentes de "fuego enemigo" por ambos bandos, tanto aire–aire como tierra–aire, fueron muy numerosos a lo largo de la campaña. Las fuentes polacas estiman que el diez por ciento de la Fuerza Aérea Polaca se destruyó por este motivo, pues su propio fuego antiaéreo destruyó el doble de aviones polacos que el fuego antiaéreo alemán. ¿Podría ser cierto también por el otro bando?. Sin duda, esto explicaría por qué, de repente y durante los meses siguientes, los Bf 109 empezaron a llevar cruces de dimensiones exageradas en sus alas.

Restos de un bombardero PZL P.37 Los, destruido en tierra por el JGr. 102 en Brody, aunque las palas dobladas de la hélice hacen suponer que este aparato en concreto efectuó un aterrizaje forzoso antes de incendiarse



LA DEFENSA DEL MAR DEL NORTE

UNIDADES DE BF 109 EN EL NOROESTE DE ALEMANIA, 1/9/39

Cuartel general del Luftflottenkommando 2: Brunswick

		Base	Tipo	Plantilla - Servicio
Luftgaukommando XI (Hannover)				
II./JG 77	Maj Carl Schumacher	Nordholz	Bf 109E	33 - 33
Stab ZG 26	Oberst Hans von Döring	Varel	Bf 109D	3 - 1
I./ZG 26	Hptm Karl Kaschka	Varel	Bf 109D	43 - 39
JGr. 126 (III./ZG 26)	Hptm Johannes Schalk	Neumünster	Bf 109D	46 - 41
				125-114

El comienzo de la guerra en el Oeste fue una cuestión mucho más claramente definida que lo ocurrido en el Este. Ligado por su tratado con los polacos, el gobierno británico exigió a Hitler que Alemania se comprometiera a detener todas sus operaciones ofensivas y a retirar a todas sus tropas de Polonia. El plazo para el cumplimiento de todo ello finalizaba a las 11 horas de la mañana del 3 de septiembre; llegada esa hora, no se había recibido ningún compromiso por parte de los alemanes. Y las palabras del Primer Ministro Neville Chamberlain, difundidas desde Downing Street 15 minutos más tarde, fueron las siguientes: "...en consecuencia, esta nación está en guerra con Alemania".

Al ser materialmente incapaces de ayudar a los polacos, la única opción para Gran Bretaña y Francia (los franceses declararon la guerra a Alemania a las 17.30 horas) consistía en adoptar una postura ofensiva en el Oeste, obligando así a Hitler a embarcarse en una guerra con dos frentes. Este nuevo teatro occidental de operaciones estaba forzosamente dividido en dos partes completamente distintas: el frente terrestre a lo largo de la frontera franco–alemana, y la costa alemana del Norte. Entre ambas partes se encontraban los Países Bajos, cuyo estado de neutralidad se respetó rigurosamente al principio por parte de ambos bandos. Estaban estrictamente prohibidos cualquier tipo de incursiones o sobrevuelos. La primera acción tuvo lugar en la costa alemana del Mar del Norte.

A las 12.50 horas, apenas 90 minutos después de que Chamberlain informase al pueblo británico de que estaban en guerra, un único bombardero Blenheim despegó en misión de reconocimiento de la flota alemana fondeada en Wilhelmshaven. Las primeras incursiones de bombardeo tuvieron lugar a la tarde siguiente: se envió una fuerza combinada de 27 Blen-

El antiguo piloto de la Legión Cóndor, Feldwebel Alfred Held, del 6./JG 77, ha sido considerado generalmente, y desde siempre, el primer piloto de la Luftwaffe en derribar un avión de la RAF –un Wellington del Escuadrón nº. 9– en la II Guerra Mundial





Los restos de dos de los cuatro Blenheim IV del Escuadrón nº. 107, perdidos en las primeras misiones de bombardeo de la RAF en la guerra. La sección de cola que aparece boca abajo en primer plano es la del N6184, derribado por el fuego antiaéreo y recuperado del puerto de Wilhelmshaven, mientras que el fuselaje que aparece en segundo plano es el del N6240, abatido al Norte de Bremerhaven por el Leutnant Metz del 4./JG 77 y que se convertiría en el tercer bombardero de la RAF en caer víctima de la Luftwaffe el 4 de septiembre de 1939

heim IV y Hampden, procedentes de cinco escuadrones distintos, para atacar a los buques de guerra situados en los Schillig Roads frente a Wilhelmshaven, mientras que se destinaron 14 Wellington contra los cruceros Scharnhorst y Gneisenau, que habían sido localizados a 80 kilómetros hacia el noreste, anclados en la desembocadura del río Elba en Brunsbüttel. Casi la mitad de los bombarderos no pudieron localizar sus objetivos, a causa de la niebla, y de los 24 que lo consiguieron 7 no pudieron regresar.

Hacía sólo unos días que el II./JG 77, dirigido por el Major Carl Schumacher, había llegado a Nordholz, lugar casi equidistante de Wilhelmshaven y Brunsbüttel. Anteriormente, su base había sido Pilsen, en Bohemia, donde se dedicaron principalmente a proteger la cercana factoría metalúrgica y de armamento Skoda. Este *Jagdgruppe* era uno de los más antiguos de la Luftwaffe, con orígenes que se remontaban hasta 1934, cuando se creó en principio como unidad de cazas de protección naval y costera. Desde entonces, prestó casi todo su servicio en las costas del Mar del Norte y del Báltico. Según parece, algún superior advirtió por fin que toda la experiencia y potencial de este *Gruppe* se estaba desperdiciando en un aeródromo del interior, en lo más profundo de Centroeuropa.

Los Bf 109 de Schumacher atacaron ambas formaciones enemigas, si bien hoy en día se admite que los primeros aparatos de la RAF en caer víctima de los cazas de la Luftwaffe durante la II Guerra Mundial fueron una pareja de Wellington del Ala A del Escuadrón nº. 9, de la fuerza de Brunsbüttel.

Los pilotos alemanes implicados en esta acción, ambos suboficiales, dejaron registradas sus impresiones. Feldwebel Alfred Held:

"El resto de la *Staffel* estaba todavía bastante retrasada respecto a mí, pero yo ya tenía al inglés en mi punto de mira. Disparé mis primeras ráfagas al avión, pero su ametrallador de cola no estaba dispuesto a ceder.



El segundo aspirante al récord de Held, el Feldwebel Hans Troitzsch, perteneciente también al 6./JG 77, se anotó el segundo Wellington I del Escuadrón nº. 9 abatido cerca de Brunsbüttel a las 18.15 horas del 4 de septiembre de 1939

Nos cruzábamos una y otra vez, entre el tableteo de las ametralladoras y el rugido de los motores. Nos habíamos ido alejando, sobrevolábamos la Ensenada Jade cuando el inglés picó para ganar velocidad y escapar así de mis disparos. Yo forcé el Tommy para descender más y más, y de repente surgió una llamarada del costado izquierdo del bombardero. Parecía estar fuera de control, tambaleándose. Una última ráfaga fue suficiente; el aparato bajó el morro y cayó. Tracé un círculo para seguirlo en su caída, pero ya no quedaba más que un montón de fragmentos en el agua, y desaparecieron pocos segundos después."

Y el Feldwebel Hans Troitzsch:

"Estábamos fuera del estuario del Elba cuando divisé a los tres ingleses muy por debajo de mi posición, a muy poca altura sobre el agua. Cuando nos acercamos pude ver que se trataba de bombarderos bimotores Wellington. Dos de ellos alcanzaron inmediatamente unos bancos de nubes bajas y desaparecieron. El tercero estaba justo frente a mis ametralladoras, y me aproximé a unos 100 metros para estar seguro de acertarle. Cuando me encontraba a 50 metros, vi cómo se le rompía el ala izquierda y salían llamas del fuselaje. En el momento en el que quedó envuelto en llamas, yo ya estaba a tan sólo 20 metros de él. Su cola en llamas se desprendió y salió lanzada justo por encima de mi cabeza; tuve que picar para evitar las llamas y continué siguiendo al bombardero en su descenso. Cayó unos 400 metros hasta el mar, donde desapareció rápidamente, dejando sólo una mancha de aceite."

Ambos combates tuvieron lugar simultáneamente, a las 18.15 horas (hora local). Pero sería la victoria de Held la que quedó oficialmente registrada como la "primera" de la Luftwaffe sobre la RAF, y como tal tuvo mucho eco en la prensa alemana de la época. Tras la guerra, sin embargo, el *Gruppenkommandeur* Carl Schumacher declaró que él siempre creyó que dichos honores deberían haber recaído en Hans Troitzsch.

Independientemente de quién debió ocupar ese lugar de honor por el primer derribo, los jefes del Mando de Bombarderos de la RAF no le daban ninguna importancia a la presencia de los cazas. Creían firmemente en la doctrina de antes de la guerra acerca de que "los bombarderos siempre consiguen pasar", y achacaban todas sus bajas a la intensidad y precisión del fuego antiaéreo naval emplazado en las zonas de objetivos. Aparentemente, no se percataron de la vulnerabilidad de los depósitos de combustible desprotegidos de los primeros Wellington, a merced incluso del fuego de ametralladora ligera –tal y como demuestran los testimonios tanto de Held como de Troitzsch acerca de las llamas que vieron aparecer en los bombarderos–. Durante el mes de septiembre se experimentó un gradual aumento del tráfico que cruzaba el Mar del Norte en ambas direcciones, a medida que cada uno de los bandos enviaba a sus bombarderos para que castigaran las instalaciones costeras y los fondeaderos del otro bando. A estas alturas seguía siendo en gran medida una guerra de caballeros –estrictamente limitada a combatientes– y ni la RAF ni la Luft-

waffe estaban autorizadas a atacar buques de guerra fondeados en puerto, ante el temor a causar víctimas civiles.

También fue en septiembre cuando el II./JG 77 sufrió sus dos primeras bajas, ambas como resultado de accidentes en Nordholz. La que ocurrió el día 17 supuso la pérdida del Feldwebel Alfred Held. El "Vencedor de la Ensenada Jade" que aparecía en los titulares de los periódicos de la semana anterior se había ganado un puesto en la historia de la Luftwaffe con tan sólo un derribo.

El siguiente episodio importante tuvo lugar el 29 de septiembre, cuando 11 Hampden del Escuadrón nº. 144 salieron en misión de reconocimiento sobre la Ensenada Alemana. Una formación de seis aparatos atacó a un par de destructores sin éxito. Los aviones restantes, bajo el mando del Jefe de Ala J. C. Cunningham, simplemente no consiguieron volver. Todos ellos cayeron víctimas de cazas de la Luftwaffe. Se trataba esta vez de los Bf 109D del I./ZG 26. El Oberleutnant Günther Spech se anotó dos de estos derribos; pero el 3 de diciembre, el propio Spech fue derribado cerca de Heligoland por el fuego defensivo de un Wellington. Obligado a precipitarse al mar, las heridas de su rostro le provocaron la pérdida del ojo izquierdo. Sin embargo, Spech volvió a efectuar vuelos de combate, asumiendo la jefatura del II./JG 11 en Mayo de 1943. Llegó a convertirse en uno de los más destacados líderes en la defensa del Reich, y había llegado a ser *Geschwaderkommodore* del JG 11, con más de 30 victorias en su haber, la mitad de ellas sobre bombarderos cuatrimotores, cuando murió en el ataque del día de Año Nuevo de 1945 sobre aeródromos aliados.

El mes de octubre fue bastante tranquilo. La aparente falta de actividad enemiga en la zona, combinada con la mejor defensa posible –la llegada del invierno en el Mar del Norte– convencieron al Alto Mando de la Luftwaffe para que volviese a transferir el II./JG 77 hacia el interior. Su destino era Dünstekoven, justo a las afueras de Bonn. Allí formarían parte de la aglomeración de fuerzas que se estaba preparando a lo largo del Westwall (Muro Oeste) alemán.

Sin embargo, al poco tiempo de haber aterrizado en el Rhineland, Carl Schumacher recibió órdenes de renunciar al mando. Fue ascendido a Oberstleutnant y trasladado inmediatamente de vuelta a la Ensenada Alemana, donde debía preparar una nueva organización integrada de cazas de defensa llamada "*Jafü Deutsche Bucht*". Establecido su cuartel general en Jever, Schumacher pasó el mes de noviembre agrupando a sus variopintas fuerzas y estableciendo estaciones de radar y una red de comunicaciones que cubriese toda la línea costera alemana del Mar del Norte y las islas adyacentes. La estructura de *Stab* que había heredado, correspondiente al antiguo *Jagdgeschwader* "Nord" (ex-JG 77), se designó de nuevo como *Stab Jagdgeschwader* 1 el 30 de noviembre.

A principios de diciembre, Schumacher ya disponía de la plantilla habitual del *Geschwader*, consistente en tres *Gruppen*. Su antigua unidad, II./JG 77, volvió con él tras su breve estancia en el Rhin para desplegar dos *Staffel* en Jever y uno en la isla de Wangerooge. En aquel momento, el *Gruppe* estaba bajo el mando del Major de 42 años Harry von Bülow-Bothkamp, que había sido responsable de la *Jagdstaffel* "*Boelcke*" durante la I Guerra Mundial. Durante dicho conflicto había logrado seis victorias aéreas. Desde su retirada de Polonia, el segundo *Gruppe* de Schumacher, el II.(J)/186, había estado en el norte de Alemania reequipando una nueva *Staffel* de ca-

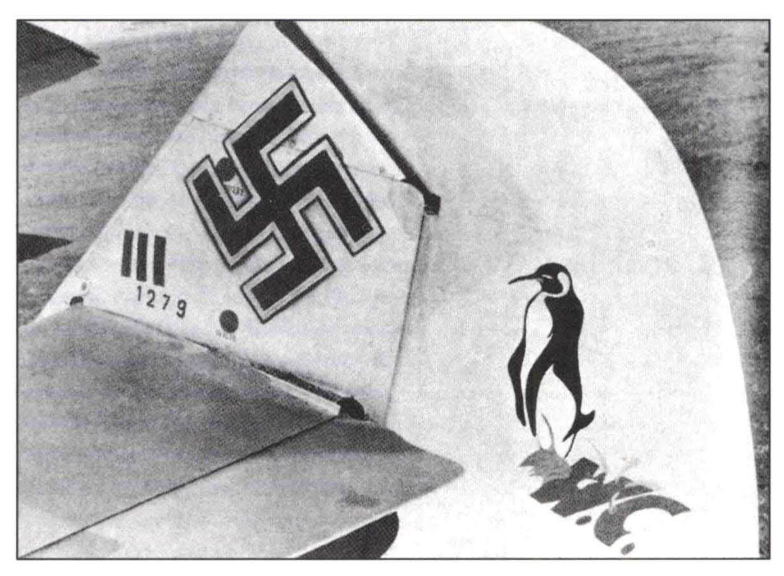
zas para reemplazar a los anteriores Ju 87 de la 4.(St)/186, y actualizando gradualmente la totalidad de sus aparatos, pasando del Bf 109B al modelo E, más moderno. Ahora se habían instalado en Nordholz, bajo el mando del Hauptmann Heinrich Seeliger, anteriormente *Staffelkapitän* del 6.(J)/186. También había regresado poco antes de Polonia el JGr. 101 del Major Reichardt, que comprendía el tercer *Gruppe* de Schumacher. Sus Bf 109E dieron un pequeño salto desde Ütersen, desplegando una *Staffel* en Westerland, en la isla de Sylt, y otros dos en Neumünster, al norte de Hamburgo.

Además de todo lo anterior, Schumacher tenía también en Jever las partes restantes del ZG 26, que en aquellos momentos se encontraba en proceso de entrenamiento para pilotar los Bf 110 y transferirlos al frente occidental. Y tenía asimismo al 10.(N)/JG 26 del Oberleutnant Johannes Steinhoff, uno de las *Staffel* de cazas nocturnos que eran casi autónomos y que entraron en servicio de forma precipitada al comenzar la guerra; estaban equipados con Bf 109C y D obsoletos.

En definitiva, estas eran las fuerzas de los oponentes cuando el Mando de Bombarderos de la RAF decidió reanudar su ofensiva cruzando el Mar del Norte. En el ataque del 3 de diciembre, durante el cual quedó herido Günther Specht, 24 Wellington consiguieron volver desde Heligoland sin pérdidas. Este hecho sirvió para reforzar la confianza británica en la invulnerabilidad del bombardero diurno sin escolta, siempre que volasen en formación cerrada, y dio lugar a una falsa sensación de optimismo. Pero en la siguiente misión, 11 días después, consistente en atacar al crucero ligero *Nürnberg* en su lento trayecto de regreso a puerto tras recibir el impacto del torpedo de un submarino británico, las cosas se desarrollaron de forma muy distinta.

Avisados por el radar *Freya* de la llegada de los bombarderos, Schumacher dispuso elementos de tres unidades diferentes para hacer frente a la fuerza atacante de 12 aparatos. Fueron los Bf 109 del II./JG 77, muy acostumbrados a las peculiaridades de la Ensenada, los primeros en divisar a la docena de Wellington del Escuadrón nº. 99, a pesar de los nubarrones y las borrascas de aguanieve. Y fueron ellos quienes infligieron el mayor daño. Se anotaron el derribo de nueve de los aparatos atacantes, incluyendo sendas parejas derribadas por Hauptmann Alfred von Loijewski y Feldwebel Erwin Sawalisch; otro aparato fue derribado por el Unteroffizier Herbert Kutscha, futuro Cruz de Caballero y as de los *Zerstörer*; todo ello a cambio de la pérdida de uno de sus pilotos: Leutnant Friedrich Braukmeier. Aunque los derribos que se anotaban los alemanes estaban equivocados en un 50 por ciento, los cinco Wellington que no consiguieron regresar, junto a un sexto que se estrelló al aterrizar de vuelta a la

La cola del Bf 109E (Wk-Nr 1279) '5 Amarillo' de Hans Troitzsch ofrece todo un conjunto de detalles fascinantes. Lleva tres marcas de derribos (el Wellington del 4 de diciembre, y otros dos del 18 de diciembre), dos parches de balazos (con fecha del 18/12/39) entre y bajo los brazos de la esvástica, el rectángulo repintado de una esvástica anterior sobre la línea central (¿en un timón de repuesto tal vez?) y, finalmente, la insignia de la 6ª *Staffel*; muestra a un pingüino haciendo algo bastante desagradable sobre las iniciales de Winston Churchill, que eran toda una bendición para los 'humoristas' alemanes...



base, a causa de los daños que le produjo un Bf 110 del 2./ZG 26, fue de todos modos un precio demasiado alto.

Sin embargo, la RAF seguía resistiéndose a atribuir sus bajas a los cazas enemigos. Las investigaciones oficiales sobre esta acción achacaron las pérdidas inmediatamente a otras causas: la potencia y precisión del fuego naval antiaéreo (cuando, en realidad, no había derribado ningún aparato), pérdidas de combustible en los depósitos agujereados de las alas, incluso las atroces condiciones meteorológicas. Dejando a un lado el punto de vista británico, el Ob.d.L. (Alto Mando de la Luftwaffe) no albergaba dudas acerca del éxito de Schumacher. Como resultado de este último combate, se transfirió bajo sus órdenes un *Zerstörergruppe* de bimotores que llenase el hueco dejado por la separación del ZG 26. El I./ZG 76 del Hauptmann Reinicke comenzó a llegar a Jever el 17 de Diciembre, desde Bönninghardt. Ahora, el *Stab* JG 1 poseía aparatos de gran autonomía; así, no solamente podrían interceptar a los bombarderos atacantes, sino que podrían perseguirlos en su huida sobre el mar. Los Bf 110 no podían haber llegado en mejor momento.

La mañana del lunes 18 de diciembre amaneció despejada y clara. En comparación con la semana anterior, el cielo azul pálido y sin nubes de aquel día prometía una visibilidad ilimitada. Por lo tanto, lo último que podía esperar el *Stab* JG 1 era que los británicos repitiesen la costosa incursión efectuada cuatro días antes. Esto podría explicar en parte la incredulidad con que recibieron las señales del radar *Freya*, en Wangerooge. Por una vez, a Schumacher le falló su sofisticado sistema de comunicaciones. La combinación de mensajes mal encaminados y la ausencia de numerosos *Gruppenkommandeur* por asuntos oficiales, provocó la tardanza en la respuesta de los defensores.



Oberstleutnant Carl Schumacher, *Jafü* de la Ensenada Alemana, en la cabina de su Bf 109E

Sólo seis cazas Bf 109D del 10./(N)/JG 26 del Oberleutnant Steinhoff estaban listos, a tiempo de tener posibilidades de interceptar a los atacantes en su vuelo de aproximación. A poca distancia les siguió la *Alarmrotte* (patrulla de alarma) de uno de las dos *Staffel* del JGr. 101, con base en Neumünster.

Ignorando esta oposición inicial –si es que hubo algún enfrentamiento–, los 22 Wellington que componían la fuerza, aún en perfecta formación, sobrevolaron Wilhelmshaven a una altura de aproximadamente 4.000 metros. Pero todos los barcos alemanes que aparecieron en sus miras de bombardeo estaban amarrados o confinados en puerto, por lo que no lanzaron ninguna bomba.

Las primeras bajas británicas se produjeron cuando los bombarderos superaron la descarga del fuego antiaéreo de costa. Steinhoff y el Feldwebel Willy Szuggar se anotaron cada uno la destrucción de un Wellington. Fue también en este punto donde los II./JG 77 y I./ZG 76 se unieron al combate (al ser alertados demasiado tarde, el II.(J)/186 nunca llegó a tomar contacto con el enemigo). Durante los siguientes 30 minutos, se produjo una intensa batalla mientras los bombarderos, cada vez más desperdigados

a causa de los ataques, intentaban escapar hacia el Oeste, a lo largo de la cadena de islas Friesianas, de forma individual o en pequeños grupos. Los Bf 110 de mayor alcance fueron sus asaltantes más tenaces, y el último Wellington en sucumbir cayó finalmente bajo el fuego del Leutnant Uellenbeck del 2./ZG 76 al Norte de la isla holandesa de Ameland, a más de 150 km. de distancia de Wilhelmshaven.

En total, los pilotos de Schumacher se anotaron la destrucción de no menos de 38 bombarderos: 15 por el I./ZG 76, 14 por el II./JG 77 (incluyendo dos por el Feldwebel Hans Troitzsch, famoso por las acciones del 4 de septiembre, que resultó herido a su vez), seis por el 10.(N)/JG 26, dos por el JGr. 101 y uno por el propio *Kommodore*, que también se unió al combate, acompañado por un Bf 109D rezagado de la *Staffel* de Steinhoff, en pos de los bombarderos:

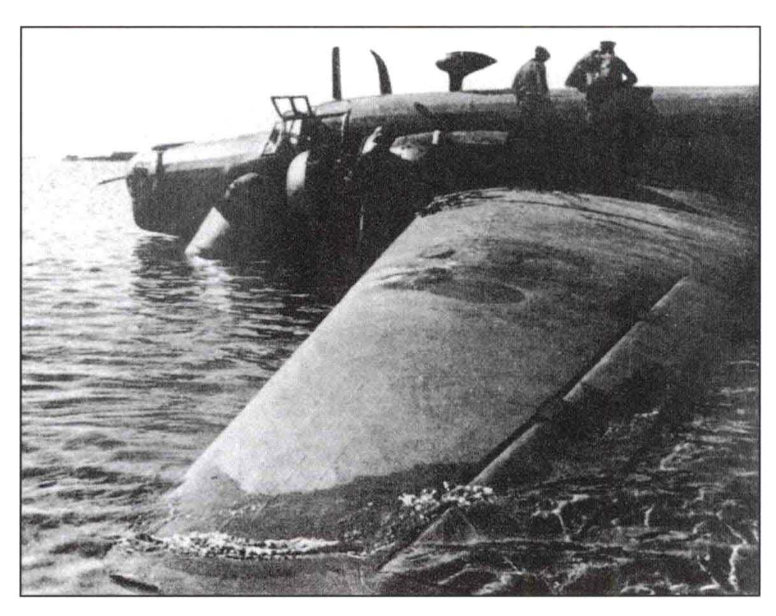
"Yo fui uno de los últimos en despegar. Las otras *Staffel* ya estaban en camino. Así que me subí a mi 109 y les di caza. La visibilidad era excelente; a 1.000 metros podía verse a una distancia de 50 o 60 kilómetros. Puse rumbo hacia los fogonazos del fuego antiaéreo, que siempre indicaban la posición del enemigo. Había columnas de humo que se elevaban en el aire, provenientes de aparatos ya derribados: humo negro si habían sido alcanzados en los motores, blanco si había sido en los depósitos. Obviamente, se estaba produciendo un combate feroz.

De repente, divisé a dos ingleses a una altura de unos 2.000 metros. Les ataqué inmediatamente, pero sin éxito. Uno de los ingleses se dejó caer, bajando rápidamente unos 1.000 metros o más, pero mi 109 era mucho más rápido. De hecho, era demasiado rápido, por lo que mi segunda pasada tampoco tuvo éxito. Eché los gases atrás, y en este tercer intento me conseguí poner a su cola y disparé mi cañón y mis ametralladoras. Le alcancé en ambos motores. En un segundo, todo había terminado; el inglés se estrelló.

En ese mismo instante, recibí una ráfaga bien dirigida de su compañero. Inmediatamente me dejé caer de ala, al darme cuenta de que mi avión estaba seriamente dañado. La aguja del combustible empezó a caer, y el olor a combustible llenaba la carlinga. Abrí la ventana de la cabina, pues me estaba empezando a marear por los vapores. Cuando recobré mis sentidos, estaba a sólo seiscientos o setecientos metros sobre el mar. Con un depósito de combustible agujereado, volé lentamente de vuelta a la base, y conseguí llegar con mis últimas gotas de combustible. Allí experimenté uno de los momentos más felices de mi vida. Todos los aparatos que iban regresando hacían oscilar sus alas. Prácticamente todos indicaban de esta forma, aún en el aire, que habían conseguido un derribo."

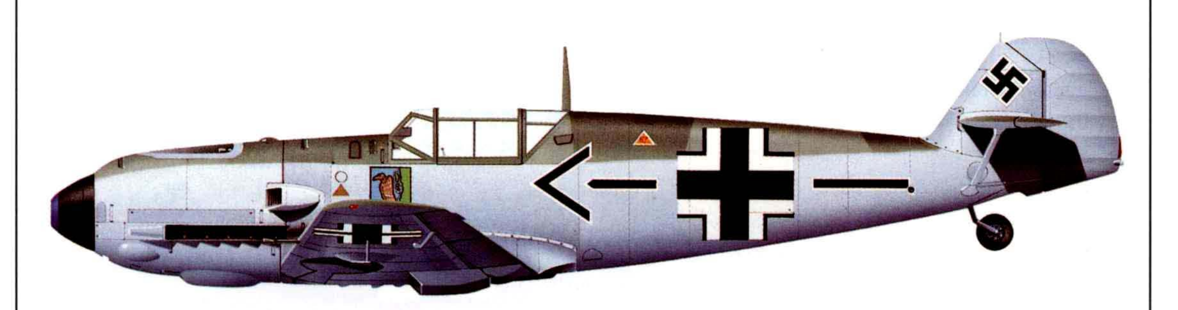
Una investigación posterior redujo el número inicial de derribos en aproximadamente una docena.

No se trata de la víctima de Schumacher, pero ilustra el destino de muchos de los primeros Wellington del Mando de Bombarderos, que acabaron sus vidas operativas en, o bajo, las poco profundas aguas de la cadena Fresiana



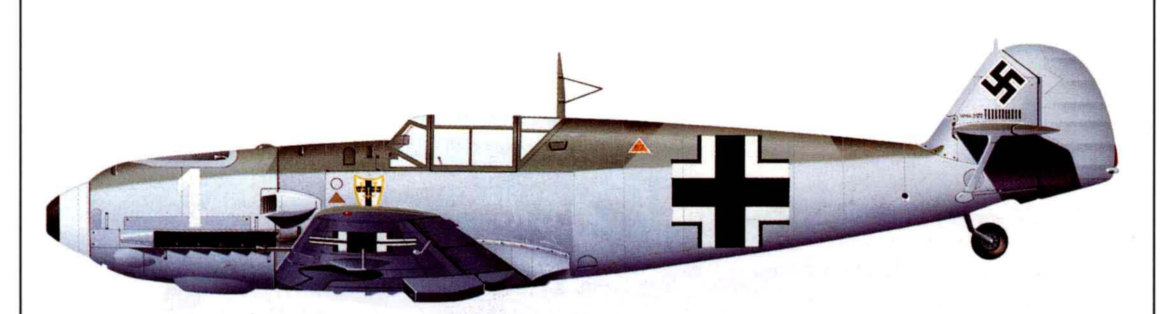
LÁMINAS EN COLOR

Esta sección de 12 páginas muestra muchos de los aviones pilotados por los primeros ases de la *Jagdwaffe* durante la II Guerra Mundial. Todas las ilustraciones se han realizado en exclusiva para este libro, y tanto el artista autor de estos perfiles, John Weal, como el ilustrador responsable de las figuras, Mike Chappell, han hecho un gran esfuerzo para representar a los aviones y a sus pilotos de la forma más precisa posible, en base a una profunda investigación. Muchos de los Bf 109 incluidos en las siguientes páginas nunca habían sido ilustrados con anterioridad, y los esquemas que se muestran han sido ratificados por diversos pilotos supervivientes del periodo 1939/41.



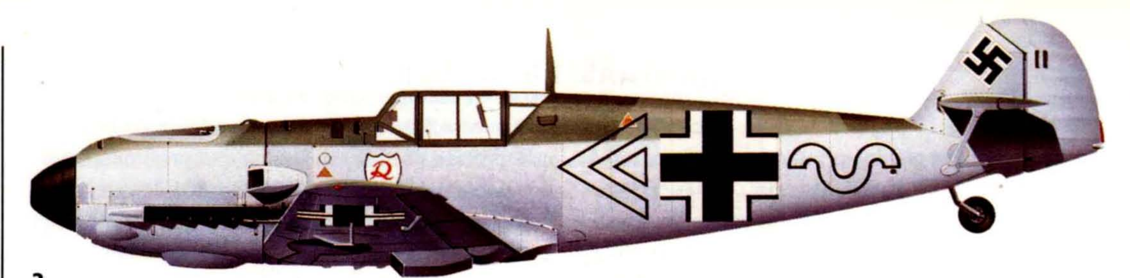
1
Bf 109E-3, 'Galón Negro y Barras' del Oberstleutnant Carl Schumacher *Geschwaderkommodore* del JG 1, Jever, Primavera de 1940.

Aunque no era un as en el sentido estricto del término, el papel fundamental de Schumacher en las primeras operaciones del Bf 109 en Alemania del Norte justifica la inclusión aquí de uno de los aviones que pilotó. Este impecable Emil presenta camuflaje totalmente estándar y las marcas tácticas reglamentarias de *Kommodore* en aquel periodo. Adviértase, sin embargo, que aunque la insignia de modelo antiguo del *Stab* JG 1 figura debajo del parabrisas, no figura ninguna indicación de los dos (únicos) derribos de Schumacher hasta la fecha: su Wellington IA del Escuadrón nº. 37, del 10 de Diciembre de 1939, y el Blenheim IV del Escuadrón nº. 107 abatido nueve días antes.



2
Bf 109E-4 (Wk-Nr 1486) '1 Blanco' del Hauptmann Wilhelm Balthasar, *Staffelkapitän* del I./JG 1, Monchy-Breton, Mayo de 1940.

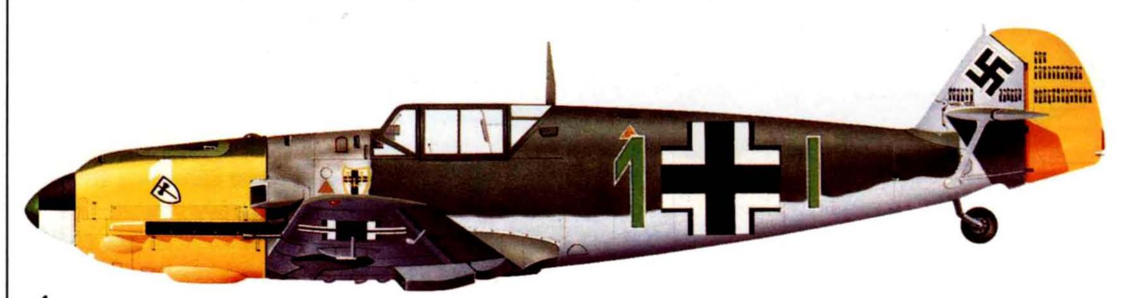
A pesar de mostrar un acabado similar al del aparato anterior, el I./JG 1 de 1939-40 no guardaba relación con el *Stab* JG 1 de Schumacher. En cambio, se trataba de un *Gruppe* de Prusia Oriental autónomo hasta la fecha que, tras la Batalla de Francia, pasaría a denominarse III./JG 27 (obsérvese la insignia de *Gruppe* bajo la cabina y la costumbre casi única de esta unidad de llevar sus numerales individuales sobre el carenado del motor). El avión de Balthasar se identifica además por el gallardete metálico de *Staffelkapitän* en el mástil de la antena y las 11 barras de victoria sobre el timón; las dos últimas corresponden a dos Spitfire (probablemente del Escuadrón nº. 19) sobre Calais, el 26 de mayo.



3

Bf 109E, 'Galón – Triángulo' del Major Dr Erich Mix, *Gruppenkommandeur* del III./JG 2 '*Richthofen*', Francia, mayo de 1940.

Este Emil ofrece un buen ejemplo del estilo "sólo silueta" en las marcas de rango y *Gruppe*, que se vería en algunos Bf 109 a principios del verano de 1940. Las tres victorias del Dr Mix en la I. Guerra Mundial no le cualificaban como as en aquel conflicto concreto, así que terminó su trabajo en la segunda guerra añadiendo otras trece; aquí aparecen las dos primeras en el timón del aparato con el que efectuó un aterrizaje forzoso detrás de las líneas francesas, cerca de Roye, el 21 de mayo. Tras servir como *Kommodore* del JG 1 (1942-43), ascendió a *Jafü Bretagne* (Líder de Caza en Bretaña).



4

Bf 109E-4 (Wk-Nr 1559) '1 Verde' del Hauptmann Wilhelm Balthasar, *Gruppenkommandeur* del III./JG 3, Desvres, agosto de 1940.

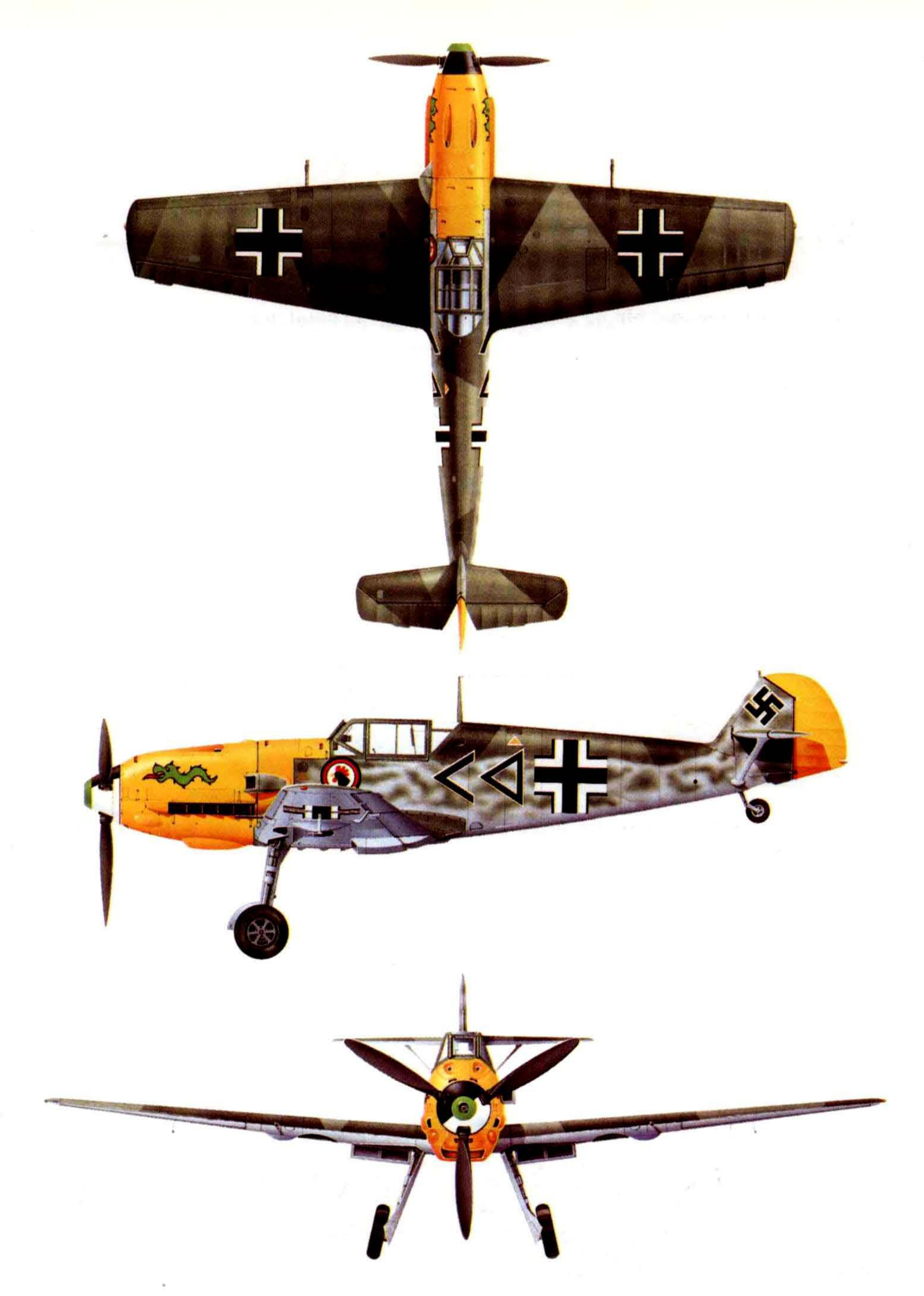
Al ascender de *Kapitän* del 7./JG 27 (el antiguo 1./JG 1) a *Gruppenkommandeur* del III./JG 3 a finales de agosto, Balthasar se llevó consigo el Emil que había estado pilotando en los últimos días en su antigua *Staffel*, y en el que había conseguido muchas de sus victorias en la campaña de Francia. Esto explica la curiosa duplicidad de marcas, dado que inicialmente retuvo la insignia del III./JG 27 delante del parabrisas y el 'Blanco 1' del carenado. Sobre este último superpuso la insignia del 'Hacha de guerra', y añadió también una punta verde al rotor (el verde era el color para los aviones del *Stab*). Resulta más extraño que optase por un '1' verde y la barra vertical del III.*Gruppe*, en lugar de los emblemas reglamentarios de *Kommandeur*.



5

Bf 109E-4, 'Galón negro – Triángulo y Barra' del Hauptmann Hannes Trautloft, *Gruppenkommandeur* del I./JG 20, Bönninghardt, marzo de 1940.

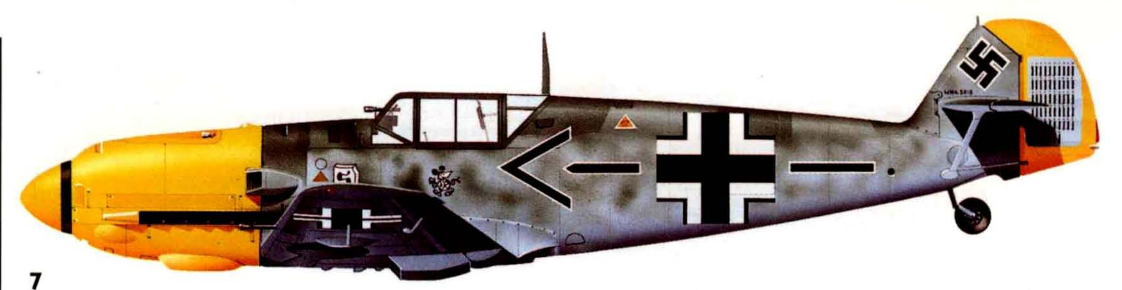
Este Emil de *Trautloft*, que muestra una cruz de transición en el fuselaje y una esvástica de cola aún centrada en la línea de pliegue del timón, presenta otros dos aspectos interesantes: la nueva insignia del *Gruppe*, el 'Hacha del Bajo Rhin' que adoptaron al desplazarse desde la zona de Berlín hacia Bönninghardt, al Sudoeste de Wesel, a principios de 1940, y el galón con triángulo de *Kommandeur*, al que *Trautloft* añadió una barra vertical. Esta combinación poco habitual se creyó durante largo tiempo que correspondía a las marcas empleadas para identificar a un *Geschwaderkommodore*. Posteriormente, el I./JG 20 pasó a denominarse III./JG 51, pero el nombre de *Trautloft* está más íntimamente asociado al JG 54, que dirigió entre 1940 y 1943.



6

Bf 109E-4, 'Galón negro y Triángulo' del Hauptmann Hans von Hahn, *Gruppenkommandeur* del I./JG 3, Colombert, agosto de 1940.

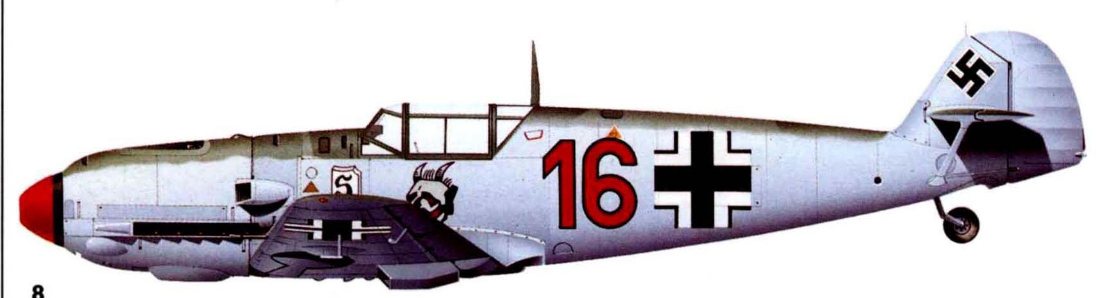
Gruppenkommandeur del I./JG 3, Colombert, agosto de 1940. Comparado con el aparato anterior, el E-4 de 'Vadder' von Hahn puede describirse casi como 'exuberante', con su carenado y timón amarillos, buje multicolor, el emblema del '*Tatzelwurm*' ('Dragón') del I.*Gruppe* en el color verde del Stab y la insignia personal del piloto, un 'gallo'. Lo más interesante, sin embargo, es el tratamiento de la insignia de *Gruppenkommandeur*, pues von Hahn decidió agrandar el pequeño triángulo interior y presentarlo como una marca separada por detrás del galón principal. Von Hahn supervisó el cambio de denominación del I./JG 3 a II./JG 1, a principios de 1942, antes de pasar a una serie de destinos de despacho. Finalizó la guerra con 34 victorias, como *Jafü Oberitalien* (Líder de Caza de Italia Norte).



7

Bf 109E-4/N (Wk-Nr 5819), 'Galón negro y Barras' del Oberstleutnant Adolf Galland, *Geschwaderkommodore* del JG 26 'Schlageter', Audembert, diciembre de 1940.

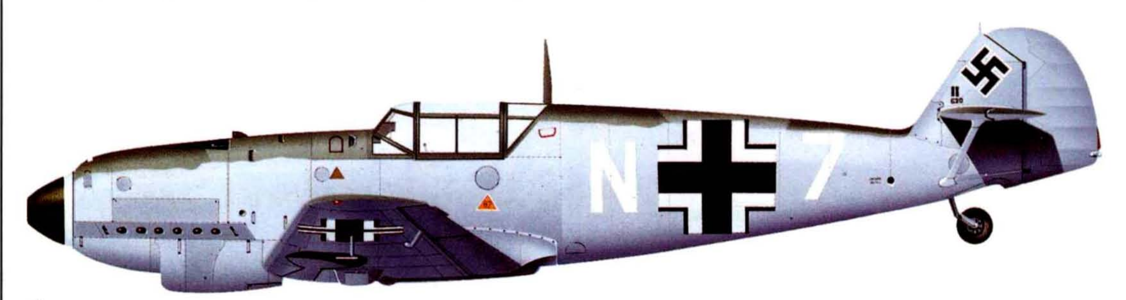
Sin duda, uno de los *Emil* más conocidos; el famoso E-4/N de Galland incluía las marcas de *Kommodore*, 57 barras de victoria sobre el timón y su conocido emblema personal, un Mickey Mouse en blanco y negro. Pero la suerte estaba echada para este Emil: sólo tres derribos más y tendría que compartir su fama en Brest con el nuevo Bf 109F-0 del *Kommodore*. Otro aspecto de interés: lo que se proyecta a través del parabrisas no es una mira telescópica, sino un telescopio propiamente dicho que permitía a Galland identificar a un amigo o enemigo a mayor distancia... ¡Son los pequeños detalles que distinguen a un fuera de serie!.



8

Bf 109E, '16 Rojo' del Oberleutnant Fritz Losigkeit, *Staffelkapitän* del 2./JG 26 'Schlageter', Bönninghardt, marzo de 1940.

Un primitivo Bf 109E con el acabado *hellblau* (azul claro) estándar, justo antes de la campaña en el Oeste; el aparato de Losigkeit muestra los emblemas tanto del *Geschwader* como de la *Staffel*. Sirvió a lo largo de toda la Batalla de Francia y de Inglaterra, antes de partir en mayo de 1941 para ocupar un puesto de agregado en la Embajada alemana en Tokio. A su regreso, dirigiría primero el I./JG 1 en el Oeste antes de ser transferido al JG 51 en el frente oriental. Acabó la guerra como *Kommodore* del JG 77, con un total de 68 victorias.



9

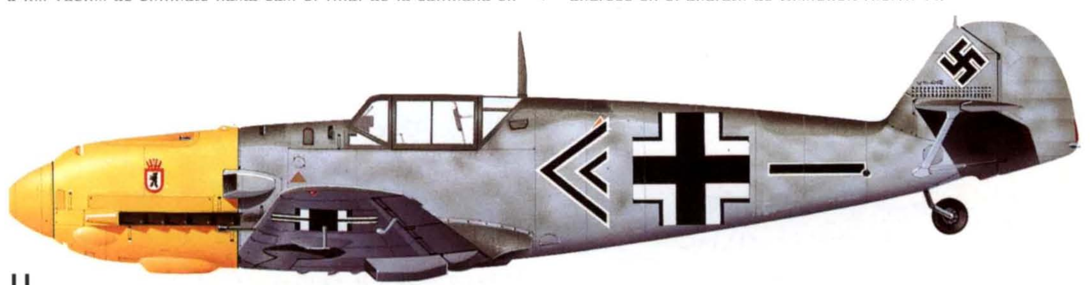
Bf 109D (Wk-Nr 630), 'N7 Blanco' del Oberstleutnant Johannes Steinhoff, *Staffelkapitän* del 10.(N)/JG 26, Jever, diciembre de 1939.

Una de las pocas *Staffel* semi autónomas de cazas nocturnos; casi todas ellas empleaban la misma combinación de marcas, con una 'N' a la izquierda de la cruz del fuselaje y un número individual a la derecha (tanto en los lados derecho como izquierdo). El Dora de Steinhoff muestra también dos barras de victoria en el timón, correspondientes a los dos Wellington que se adjudicó en la histórica 'Batalla de la Ensenada Alemana' del 18 de diciembre. Más tarde, el 10.(N)/JG 26 se incorporó al arma propiamente dicha de cazas nocturnos, pero para entonces 'Mäcki' Steinhoff se había ido hacía ya tiempo, primero al JG 52 y luego al JG 77. En diciembre de 1944 fue nombrado *Kommodore* del JG 7, equipado con Me 262, antes de unirse al JV 44 a principios de 1945. Fue gravemente herido el 18 de abril de 1945, cuando ya había añadido 174 victorias más a las dos que observamos aquí.



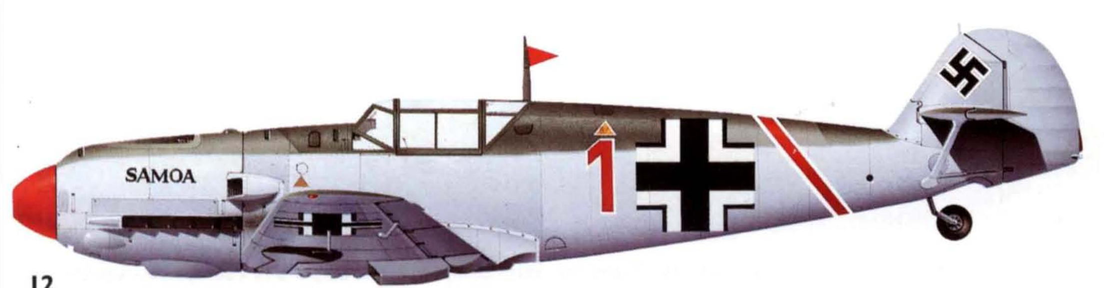
10
Bf 109E, '5 Rojo' del Leutnant Josef Buerschgens, del 2./JG 26 '*Schlageter*', Odendorf, septiembre de 1939.

Fue en este *Emil* con el acabado estándar de los inicios en el que Josef Buerschgens se anotó la primera de las más de 2.700 victorias aéreas logradas por el JG 26 durante la guerra; se trató de un Curtiss Hawk H-75A francés, del GC II/5, derribado el 28 de Septiembre de 1939. Sin embargo, también él quedó gravemente herido en este encuentro, y no pudo volver a los vuelos de combate hasta casi el final de la campaña en Francia. Entre el 9 de junio y finales del mes de agosto de 1940 consiguió otros nueve derribos antes de ser abatido cerca de Rye –por disparos del ametrallador de cola de un Bf 110– ¡pasando el resto de la contienda como prisionero de guerra!. Obsérvese, por otra parte, el primitivo emblema de la 2ª *Staffel*, la 'Cabeza del Diablo', en comparación con el que aparece en el aparato de Losigkeit (perfil 9).



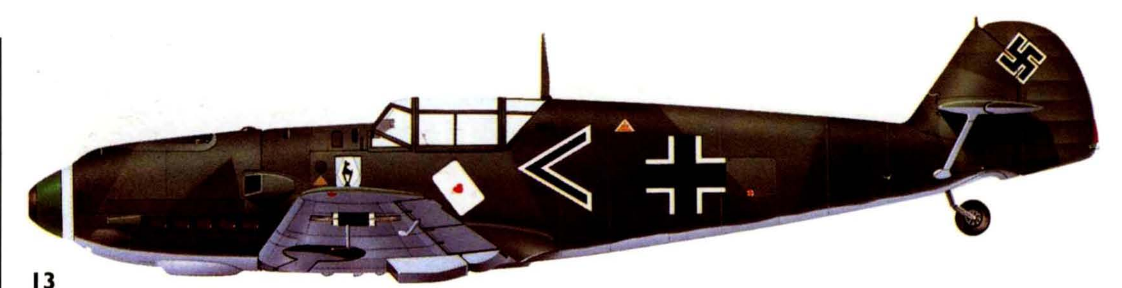
11
Bf 109E-4, 'Doble Galón' del Hauptmann Wolfgang Lippert, *Gruppenkommandeur* del II./JG 27, Montreuil, septiembre de 1940.

El avión de Lippert ilustra el efecto general de suavizado que se conseguía moteando el acabado *hellblau* que se aplicaba a los costados del fuselaje, a principios de 1940. La insignia del *Gruppe* en el carenado amarillo es el 'oso de Berlín', indicativo de la ciudad de origen del II./JG 27; durante mucho tiempo, la sala móvil de operaciones del *Gruppe* fue ¡un autobús berlinés de dos pisos transformado para ello!. Wolfgang Lippert dirigió el II./JG 27 en los Balcanes y en los primeros meses de la campaña de Rusia, antes de su despliegue en el Desierto Occidental, donde fue dado por desaparecido el 23 de noviembre de 1941, con un total de 25 victorias.



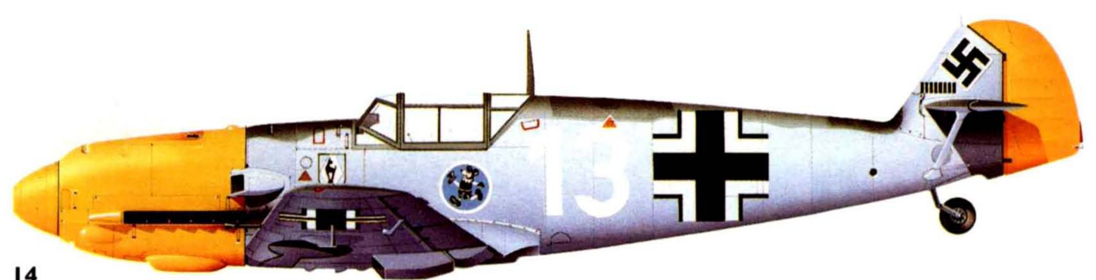
12
Bf 109E-1, '1 Rojo' del Oberleutnant Gerd Framm, *Staffelkapitän* del 2./JG 27, Krefeld, enero de 1940.

Resulta de sobra conocido el interés que tenía el Hauptmann Helmut Riegel, primer *Gruppenkommandeur* del I./JG 27, por las antiguas colonias alemanas; salta a la vista por el diseño y la inclusión de la famosa insignia 'África' con el negro y la cabeza del tigre. Los pilotos de su 2ª *Staffel* fueron todavía más lejos. Dieron a cada uno de sus aviones el nombre de una de esas colonias; así, el *Staffelkapitän* optó por ejemplo por 'Samoa' (que resultaba mucho más fácil de poner en el carenado para el pintor de la Staffel que la elección de otro de los pilotos: ¡*'Deutsch-Südwest Afrika'*!). Obsérvese también el gallardete de *Kapitän* en el mástil de la antena y la banda diagonal en la parte trasera del fuselaje. Framm sobrevivió a la guerra con un total de diez victorias.



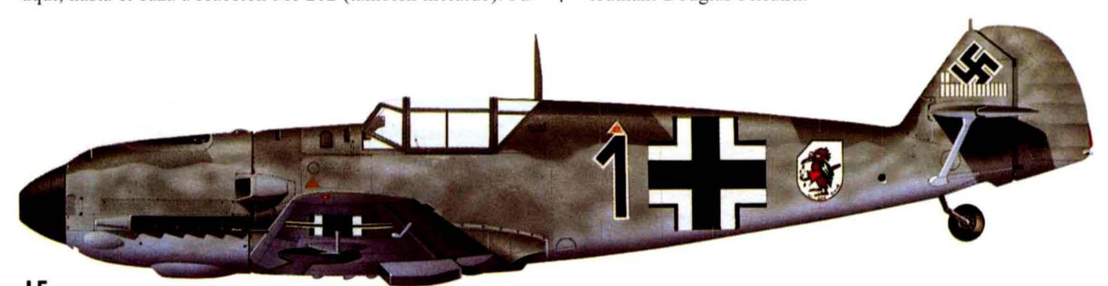
13
Bf 109E-1, 'Galón Negro' del Oberleutnant Josef Priller, *Gruppen-Adjutant* del I./JG 51, Eutingen, septiembre de 1939.

El primer aparato en tiempos de guerra del futuro *Experten* Josef Priller era un Emil totalmente estándar, con el color verde a trozos y el juego reglamentario de marcas además del emblema del *Gruppe*. Obsérvese, sin embargo, un primer signo de individualidad: el emblema personal de Prille, el 'As de Corazones' justo debajo de la cabina. Este emblema le acompañaría al comenzar su periodo de 12 meses como *Staffelkapitän* del 6./JG 51 en octubre (véase la foto de la página 57), y seguiría llevándolo mientras se hacía verdaderamente famoso con el JG 26. 'Pips' Priller terminó la guerra con 101 victorias, uno de los pocos pilotos en lograr la centena luchando sólo contra los aliados en el Oeste.



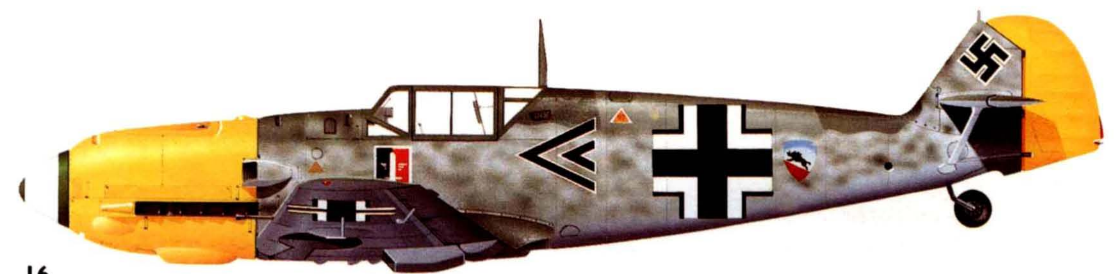
14
Bf 109E, '13 Blanco' del Feldwebel Heinz Bär, del I./JG 51, Pihen, septiembre de 1940.

Otro futuro 'grande' que comenzó la guerra con el JG 51 fue Heinz 'Pritzl' Bär. Y al igual que Priller con su 'As de Corazones', Bär también tenía su emblema personal: el número 'de la suerte' 13, que figuró en casi todos los aviones que pilotó en combate, desde los primeros Emil tales como el ilustrado aquí, hasta el caza a reacción Me 262 (también incluido). Para entonces, las 8 victorias marcadas en este '13 Blanco' habían aumentado hasta ¡220!. Adviértase también la insignia de la *Staffel*, una nueva variación del Mickey Mouse inspirado por el 3.J/88 de la Legión Cóndor; éste en concreto lo trajo de España y lo incluyó aquí el entonces *Kapitän* del 1./JG 51, el Oberleutnant Douglas Pitcairn.



15
Bf 109E, '1 Negro' del Hauptmann Horst Tietzen, *Staffelkapitän* del 5./JG 51, Marquise, agosto de 1940.

En contraste con las de Priller y Bär, la carrera de Horst 'Jakob' Tietzen – uno de los dos primeros ganadores de la Cruz de caballero en el JG 51 – fue muy corta. Añadiría tan sólo otras tres victorias más a las 17 que aquí se muestran el 15 de agosto, antes de que se le declarase desaparecido frente a la costa de Kent 72 horas después. La insignia del *Gruppe*, que en aquella época se llevaba detrás de la cruz del fuselaje en vez de la barra horizontal normal del *II.Gruppe*, data de principios de la guerra, y muestra otro objeto de burla muy usado en la primitiva heráldica de la Luftwaffe: ¡El paraguas del Primer Ministro Neville Chamberlain!. Obsérvese también que los *Staffelkapitäne* comenzaban a abandonar la costumbre de anunciar su presencia en el aire mediante gallardetes.



16

Bf 109E, 'Galón Negro Doble' del Hauptmann Wolfgang Ewald, *Gruppenkommandeur* del I./JG 52, Coquelles, septiembre de 1940.

Otro *Gruppe* que durante algún tiempo llevó su emblema detrás de la cruz del fuselaje era el I./JG 52, aunque no se sabe a ciencia cierta por qué retiraron de su lugar destacado en el carenado del motor y redujeron el tamaño de esta insignia del 'Jabalí corriendo'; ¿Sería, tal vez, por orden de la superioridad, para que el emblema no restase protagonismo al nuevo escudo del *Geschwader* situado bajo la cabina?. Ewald se anotó sólo dos victorias en el Oeste antes de ser enviado como *Kommandeur* del III./JG 3 al frente oriental, donde añadió otros 75 derribos a sus anotaciones. Pasaría muchos años preso de los soviéticos, tras ser derribado por fuego antiaéreo ruso el 14 de julio de 1943.



17

Bf 109E (Wk-Nr 3325), '1 Rojo' del Leutnant Hans Berthel, del 2./JG 52, Bonn-Hangelar, octubre de 1939.

Volando siempre con el Bf 109, el JG 52 fue el *Jagdgeschwader* de mayor éxito de la Luftwaffe durante la guerra, obteniendo un total de aproximadamente ¡11.000 victorias!. Pero durante los primeros meses no hubo muchos datos que hicieran suponer los éxitos que más tarde llegarían. Hans Berthel anotó el primer derribo del I.*Gruppe* (un LeO.451 francés) el 6 de octubre de 1939 en este Emil totalmente *schwarzgrün* (negro y verde). Ascendió a la categoría de as en los siguientes once meses, con otras cinco victorias antes de que, siendo *Gruppenadjutant*, le derribasen sobre Kent en el 'Día de la Batalla de Inglaterra', el 15 de septiembre de 1940; su derribo figura registrado en el haber de un Spitfire del Escuadrón nº. 41 pero, según su propio relato de los hechos, ocurrió ¡tras haber perdido la cola en una colisión en el aire!



18

Bf 109E, 'Galón Negro – Triángulo' del Hauptmann Werner Mölders, *Gruppenkommandeur* del III./JG 53 'Pik-As', Trier-Euren, marzo de 1940.

El predecesor de Mayer como *Kapitän* del 1./JG 53, un tal Werner Mölders, fue ascendido a la jefatura del III.*Gruppe* el 3 de octubre de 1939. Exactamente cinco meses después, alcanzó la condición de as de la II Guerra Mundial al derribar un caza Morane MS.406 del GC II/3 cerca de Metz; la quinta barra de victoria que aparece aquí en la cola indica este hecho. Tras esto, el resto ya es historia, que culminaría con la concesión de los Diamantes el 16 de Julio de 1941 como primer piloto de caza en superar el centenar de victorias; pero cuatro meses después le sorprendería una muerte trágica, en un accidente aéreo en el trayecto desde Rusia para asistir al funeral de Ernst Udet.



19

Bf 109E-3 (Wk-Nr 1244), '5 Blanco' del Unteroffizier Stefan Litjens, del 4./JG 53 'Pik-As', Mannheim-Sandhofen, octubre de 1939.

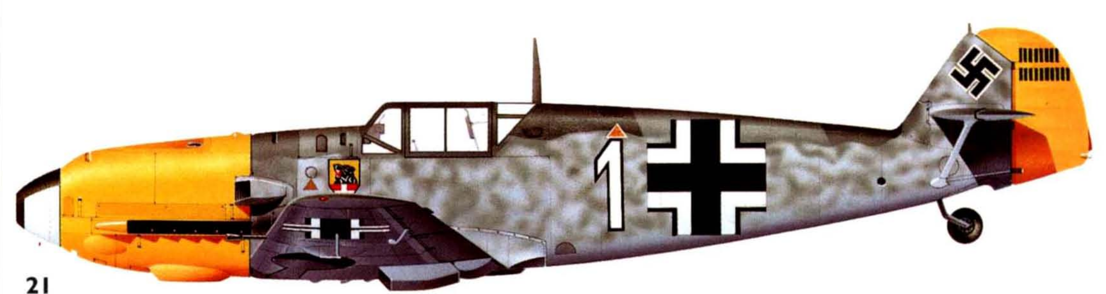
El E-3 de 'Steff' Litjens muestra uno de los numerosos diseños de camuflaje a trozos con los que experimentaba el JG 53 durante el otoño de 1939. Obtuvo su primera victoria el 7 de abril de 1940, y ya se había anotado siete para cuando el *Geschwader* abandonó el frente del Canal de la Mancha. Pese a perder la vista de un ojo en Rusia, volvió al combate sobre el Mediterráneo y en labores de defensa de la nación, antes de que una herida en el ojo que le quedaba le obligase a retirarse del servicio operativo en 1944, con un total de 38 victorias.



20

Bf 109E, '1 Blanco' del Oberleutnant Wolf-Dietrich Wilcke, *Staffelkapitän* del 7./JG 53 'Pik-As', Wiesbaden-Erbenheim, octubre de 1939.

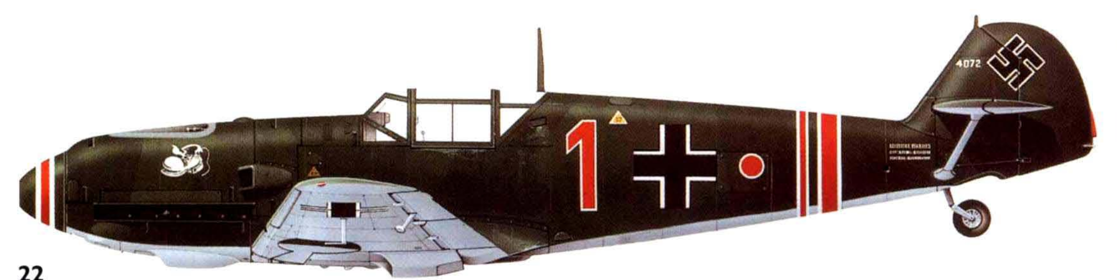
Este Emil utilizado por Wilcke lleva el diseño de camuflaje aún más fuertemente definido, que encontramos también en numerosos aviones del III.*Gruppe* durante este periodo. Adviértase, sin embargo, la cruz de estilo primitivo con el perfil estrecho, a pesar de su nuevo tamaño mayor, combinada con la esvástica centrada en la línea de pliegue del timón. Al igual que Mölders, Wilcke pasó algún tiempo cautivo de los franceses. Poco después de su liberación fue ascendido a *Kommandeur* del III.Gruppe, al que dirigió durante la Batalla de Inglaterra, sobre el Mediterráneo y en Rusia. Fue nombrado *Kommodore* del JG 3 y murió en combate contra los Mustang P-51 de la USAAF en marzo de 1944, tras haber conseguido un total de 162 victorias.



21

Bf 109E-4, '1 Blanco' del Oberleutnant Hans Philipp, *Staffelkapitän* del 4./JG 54, Hermelingen, octubre de 1940.

Al igual que el JG 52, cuya base estaba al lado de ellos en Pas de Calais, el JG 54 fue tal vez más famoso por sus últimas misiones en el frente oriental. Sin embargo, añadieron cuatro nombres a la lista de ganadores de la Cruz de Caballero; uno de ellos era el Oberleutnant Hans Philipp, que había comenzado sus cuentas durante los días del II./JG 54 en Polonia (denominado entonces I./JG 76). Aquí, su muy moteado Emil muestra 18 barras de victoria – las últimas 3 son todas Spitfire del Escuadrón nº. 66, derribados el 13 de Octubre – conforme Philipp iniciaba su larga carrera hacia las 206 victorias que llegaría a alcanzar, antes de ser derribado por cazas norteamericanos en la Batalla del Reich. Adviértase el amarillo intenso de las marcas de reconocimiento y la insignia del *Gruppe* que muestra al 'León de Aspern', referencia al origen austríaco de la unidad.



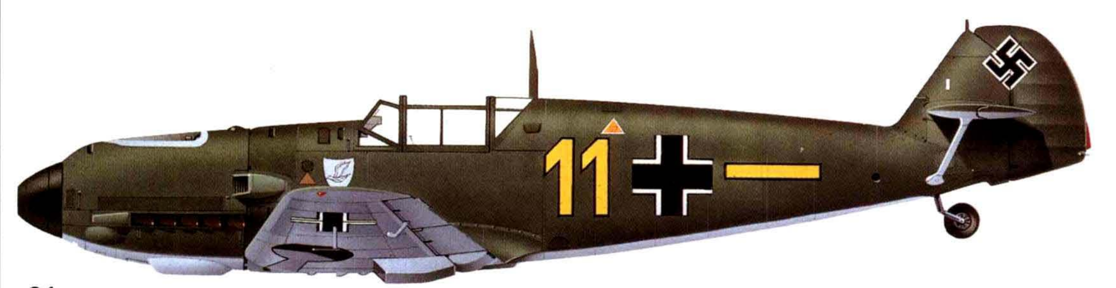
22
Bf 109E-1 (Wk-Nr 4072), '1 Rojo' del Hauptmann Hannes Trautloft, *Staffelkapitän* del 2./JG 77, Juliusburg, septiembre de 1939.

Antes de hacerse cargo del I./JG 20 (véase el perfil nº. 5), Hannes Trautloft dirigió el 2./JG 77 en Polonia, donde se anotó el primero de sus 53 derribos durante la guerra (además de otros 4 en España). El rotor de color rojo y las bandas en la parte trasera del fuselaje son posiblemente marcas identificativas del *Kapitän* (en el color propio de la *Staffel*), mientras que el pequeño círculo rojo podría deberse a la anterior identidad del I./JG 77 como IV./JG 132. Por lo demás, este Emil lleva el camuflaje y las marcas estándar de otoño de 1939. El emblema de la 'Bota desgastada' lo había introducido el *Gruppenkommandeur* Hauptmann Johannes Janke, que también le otorgó al *Gruppe* su apelativo no oficial de '*Wanderzirkus Janke*': ¡El Circo Ambulante de Janke!.



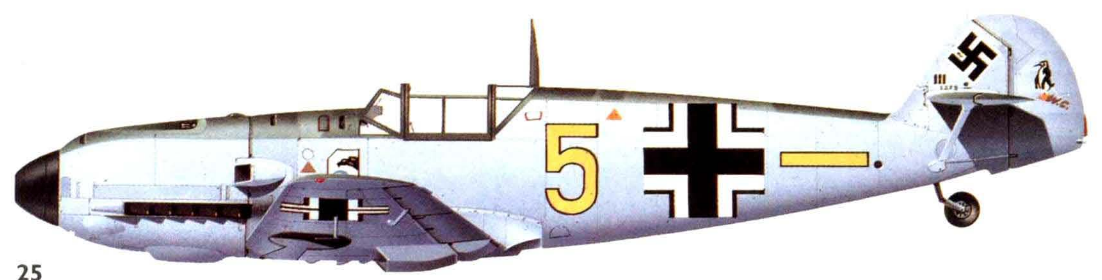
23
Bf 109E, '1 Amarillo' del Oberleutnant Wilhelm Moritz, *Staffelkapitän* del 6./JG 77, Kristiansand-Kjevik, septiembre de 1940.

Otro aparato del II.*Gruppe* que ilustra el moteado adicional que se aplicaba a los costados del fuselaje de color *hellblau* y a las superficies verticales de la cola. Esta vez quedan visibles trazas del código original de identificación del avión (NI + ZW). Moritz, un antiguo piloto de *Zerstörer*, no obtuvo ninguna victoria mientras formó parte del JG 77, y en enero de 1941 fue destinado a una unidad de entrenamiento. Sin embargo, su momento de gloria estaba por llegar, pues tras servir en la defensa del Reich y en Rusia, Wilhelm Moritz se convirtió en uno de los mejores exponentes de las tácticas de Sturm contra los bombarderos pesados norteamericanos, acabando la guerra con al menos 44 victorias.



24
Bf 109E, '11 Amarillo' del Feldwebel Alfred Held, del 6./JG 77, Nordholz, septiembre de 1939.

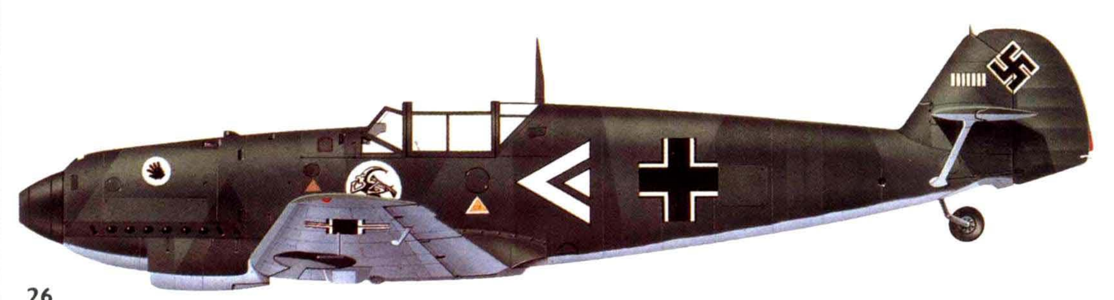
Este Emil de la primera época, del que en principio no hay nada que destacar, figura como el primer caza alemán en derribar un avión de la RAF durante la II. Guerra Mundial (un Wellington abatido el 4 de septiembre). Lleva las marcas y el camuflaje estándar de otoño de 1939, así como la primera insignia de *Gruppe* del II./JG 77, que representa a una 'Gaviota estilizada' (puede compararse con la versión posterior que llevan los dos aviones anteriores). Pero el aspecto más importante es esa única barra de victoria que adorna el timón; permanecería durante menos de dos semanas, pues Alfred Held murió en accidente aéreo con este *Emil* en Nordholz, el 17 de septiembre de 1939.



25

Bf 109E (Wk-Nr 1279), '5 Amarillo' del Feldwebel Hans Troitzsch, del 6./JG 77, Wangerooge, diciembre de 1939.

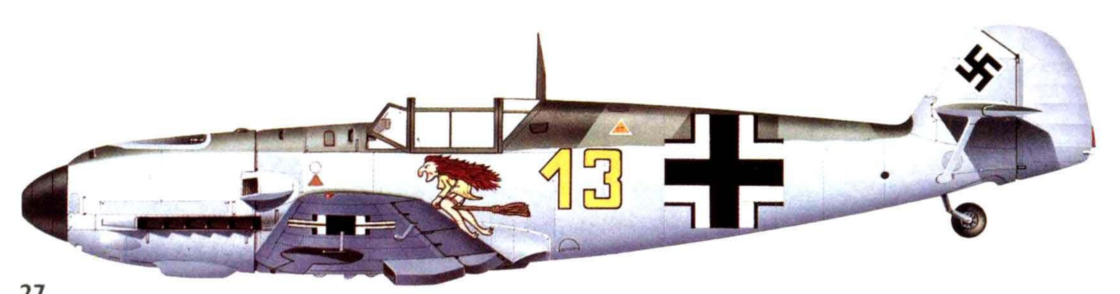
Al contrario que Held, el otro candidato a la primera victoria del 4 de septiembre sobrevivió y pudo participar también en la Batalla de la Ensenada Alemana, el 18 de diciembre; por eso figuran las tres barras de victoria en el timón del aparato con Wk-Nr 1279 de Troitzsch. Resultan obvios los cambios experimentados por los aviones del II./JG 77 entre las dos operaciones; el más evidente es la nueva capa de pintura de color *hellblau* en los costados del fuselaje y en la cola, además del nuevo tamaño y tipo de cruz sobre el fuselaje y la nueva posición de la esvástica. Pero adviértase también no sólo la nueva insignia del *Gruppe*, sino el emblema de la *Staffel* sobre el timón, introducido por el *Kapitän* Franz-Heinz Lange.



26

Bf 109D, 'Galón Blanco – Triángulo' del Hauptmann Hannes Gentzen, del *Jagdgruppe* 102(I./ZG 2), Bernburg, octubre de 1939.

Al ser el Dora del único as de Bf 109 en la campaña polaca, este avión muestra siete barras de victoria como prueba. También puede verse la insignia del *Gruppe*, el 'Cazador de Bernburg', bajo el parabrisas. Pero no es seguro si el emblema no oficial de 'La Banda de la Mano Negra' que aparece en el morro ya figuraba en Polonia o se puso antes del despliegue del JG 102 en el frente occidental. Allí Gentzen conseguiría sólo otros dos derribos –su octavo con el Bf 109D, y el noveno y último tras la dotación del *Gruppe* con los aviones bimotores Bf 110; murió pilotando este último avión, al efectuar un despegue de urgencia desde Neufchateau, el 26 de mayo de 1940.



27

Bf 109E, '13 Amarillo' del Feldwebel Kurt Ubben, del 6.(J)/TrGr. 186, Wangerooge, marzo de 1940.

Uno de las marcas más destacadas de todas las empleadas en las primeras *Staffel* de Bf 109 adornaba los *Emil* del 6.(J)/TrGr. 186, que formaban parte del *Jagdgruppe* destinado en principio como dotación del portaaviones Graf Zeppelin, que nunca llegaría a acabarse. Aunque esta *Staffel* no pudo participar en la Batalla de la Ensenada Alemana, el piloto de este '13 Amarillo' era un *Experte* en ciernes. 'Kuddel' Ubben se anotó su primer derribo –un Fokker D-XXI sobre De Kooy– durante el primer día de la campaña occidental. Posteriormente subió en el escalafón del JG 77 en Rusia y en el Mediterráneo, hasta ascender a *Kommodore* del JG 2 'Richthofen'. Con un total final de 110 victorias, murió en combate contra unos P-47 sobre Francia, en abril de 1944.



Figura 1

El Major Werner Mölders, que aquí se ilustra llevando las Hojas de Roble en su Cruz de Caballero, concedida el 21 de septiembre por su victoria número 40, viste el uniforme estándar de servicio para oficiales compuesto por guerrera y *breechs*, junto con la *Schirmmütze* (gorra puntiaguda de oficial) y las *Pelzstiefeln* (botas de vuelo). Obsérvense también los guantes interiores de lana. El único elemento no reglamentario es la chaqueta de borreguillo, que se muestra abierta para poder ver la cinta de la Cruz de Hierro, de Segunda Clase, en el botón superior, y la Cruz de Hierro, Primera Clase, en el bolsillo izquierdo de la pechera y justo debajo el emblema de piloto. También pueden verse las insignias de solapa de Major.

Figura 2

El Hauptmann Hermann-Friedrich Joppien muestra una última variedad de un tema que ya resulta familiar, al escoger unos pantalones del traje de vuelo de invierno (con bolsillos de botones), combinados con una chaqueta de cuero con cremalleras y cuello vuelto adquirida por su cuenta. Tales chaquetas eran una prenda muy popular entre los pilotos de la *Jagdwaffe*, y podían encontrarse en muy diversos estilos y cortes con o sin distintivos de graduación, motivos decorativos o charreteras cosidas, como las que aquí se muestran. Obsérvese que, aunque todas las figuras ilustradas en estas páginas calzan el mismo tipo de botas, las denominadas *Pelzstiefel*, parece ser que la elección de los guantes era una cuestión de gustos personales.



Figura 3

El Hauptmann Helmut Wick en una típica pose de entusiasmo, describiendo un reciente encuentro, mientras consigue al mismo tiempo ocultar todos sus emblemas e insignias de rango. Ha de notarse, sin embargo, que lleva puesto el estilo opcional de casaca del uniforme de servicio con bolsillos superpuestos y el brazalete del *JAGDGESCHWADER RICHTHOFEN* sobre su manga derecha. Aumenta la impresión de que acaba de volver de una incursión a través del Canal por el hecho de llevar puestos aún el casco de cuero de vuelo y la toma de micrófono, el modelo antiguo de chaleco salvavidas segmentado modelo *kapok* y el mapa metido en la caña de su bota izquierda de vuelo.

Figura 4

En contraste con Wick, el Hauptmann Heinz Bretnütz lleva el modelo posterior de chaleco salvavidas con boquilla en el lado izquierdo de la pechera y con un cilindro de aire comprimido en la cintura. Otra prueba gráfica del carácter acuático de las operaciones de este piloto de Bf 109 a finales del verano de 1940 es el casco amarillo de gran visibilidad que lleva Bretnütz y –lo que resultaba más práctico en caso de aterrizaje forzoso en el Canal– los cartuchos de bengalas metidos en la caña de su bota izquierda de vuelo; los más cortos (83 mm) son bengalas de señales individuales y los más largos (135 mm) contienen señales dobles. Ambas versiones eran visibles a una distancia de aproximadamente 2,5 km. en condiciones atmosféricas razonablemente buenas, y ardían durante unos seis segundos.



Bf 109E del Stab II./JG 77 en Jever, a principios de 1940. Obsérvese el nuevo color claro (*hellblau*) de los costados del fuselaje y el uso, por precaución, de mantas de camuflaje para esconder las cruces del fuselaje, de gran tamaño. El aparato en primer plano es el del *Gruppenkommandeur* Harry von Bülow-Bothkamp

No todos los pilotos fueron tan afortunados como el *Kommodore*, cuyo derribo quedó demostrado con una prueba evidente: al parecer, el fuselaje ennegrecido de su víctima estuvo visible hasta días después, mientras se hundía lentamente en el Watt poco profundo, o terrenos cenagosos expuestos en marea baja, junto a la isla de Spiekeroog.

Pero incluso el derribo de 26 bombarderos británicos, frente a la pérdida de sólo dos pilotos y varios más heridos, era una rotunda victoria. La "Batalla de la Ensenada Alemana" fue muy difundida en la prensa germana y en sus noticiarios cinematográficos (hay quien sugiere que esto se hizo, al menos en parte, para suavizar el golpe que había sufrido el orgullo patrio con el hundimiento del acorazado de bolsillo *Graf Spee*, justo un día antes, en la desembocadura del río de la Plata).

Al otro lado del Mar del Norte, las cosas no se tomaron con tanta ligereza, una vez que se evaluaron las pérdidas totales de la batalla. De los 22 Wellington que llegaron y sobrevolaron Wilhelmshaven, 11 fueron derribados mientras sufrían ataques entre Wangerooge y Ameland, y otro se precipitó más tarde al mar. Seis más se estrellaron, o efectuaron aterrizajes de emergencia, con daños de diversa importancia, tras alcanzar la costa inglesa.

Pero la medida real de la "Batalla de la Ensenada Alemana" se dejó sentir no tanto en términos de pérdidas o victorias inmediatas, sino en el efecto que tuvo sobre cada bando. Para los británicos, por fin habían quedado claras las limitaciones del bombardero diurno sin escolta. Durante el resto de la guerra, el Mando de Bombarderos efectuaría sus misiones sobre las costas y hacia el interior de Alemania, casi exclusivamente de noche.

Para Schumacher, su propio éxito y la relativa escasez subsiguiente de actividad diurna de la RAF en su zona, hicieron que su presencia fuese casi innecesaria. En el transcurso de los siguientes cinco meses, sus unidades subordinadas se anotaron solamente el derribo de aproximadamente una docena de bombarderos de reconocimiento. El primero de ellos fue un incauto Blenheim que cayó a manos del Kommodore cerca de Wangerooge el 27 de diciembre. Hasta mediados de febrero de 1940 no se anotó un segundo derribo; en concreto, fue el Unteroffizier Kutscha del II./JG 77.

Tuvieron que pasar otros dos meses antes de la destrucción de un Hampden, en misión de tendido de minas, cerca de Stylt en la noche del 25 al 26 de abril. Fue derribado por el Oberfeldwebel Hermann Förster del IV.(N)/JG 2, y se iniciaba así un nuevo capítulo en la historia de la Luftwaffe. Este *Gruppe* se había formado el 15 de febrero al unir las tres unidades de cazas nocturnos monomotores hasta entonces separadas: 10.(N)/JG 2, 10.(N)/JG 26 y 11.(NJ)/LG 2. Y se cree que el Hampden de Förster fue el primer aparato del Mando de Bombarderos interceptado y derribado por un caza nocturno de la Luftwaffe.

Exactamente dos semanas después, los pilotos de Schumacher tendrían que renunciar –al menos temporalmente– a su tarea ya casi rutinaria de defensa de la costa alemana del Mar del Norte. La invasión de Holanda estaba a punto de comenzar.

PATRULLANDO LA *WESTWALL*

UNIDADES DE BF 109 EN EL CENTRO Y EL SUROESTE DE ALEMANIA, 1/9/39

Cuartel general del Luftflottenkommando 2 (Noreste): Brunswick

		Base	Tipo	Plantilla – Servicio
Luftgaukommando VI (Münster)				
Stab JG 26	Oberst Eduard Ritter von Schleich	Odendorf	Bf 109E	3 – 2
I./JG 26	Maj Gotthardt Handrick	Odendorf	Bf 109E	44 – 43
II./JG 26	Hptm Herwig Knüppel	Bönninghardt	Bf 109E	38 – 38
I./JG 52	Hptm Dietrich Graf von Pfeil und Ellguth	Bonn-Hangelar	Bf 109E	48 – 38
II./ZG 26	Maj Friedrich Vollbracht	Werl	Bf 109D	48 – 45
11.(N)/LG 2	Oblt Bascilla	Cologne-Ostheim	Bf 109D	9 – 9
				190 – 175

Cuartel general del Luftflottenkommando 3: Roth, cerca de Nuremberg

		Base	Tipo	Plantilla – Servicio
5. Fliegerdivision (Gersthofen, cerca de Augsburgo)				
JGr. 152 (I./ZG 52)	Hptm Lessmann	Biblis	Bf 109D	48 – 45
6. Fliegerdivision (Frankfurt am Main)				
JGr. 176 (II./ZG 76)	Hptm Schmidt-Coste	Gablingen	Bf 109D	50 – 42
Luftgaukommando VII (Munich)				
I./JG 51	Hptm Ernst Freiherr von Berg	Eutingen	Bf 109E	46 – 32
I./JG 71	Maj Kramer	Fürstenfeldbruck	Bf 109D	34 – 34
Luftgaukommando XII (Wiesbaden)				
Stab JG 53	Oberst Hans Klein	Wiesbaden-Erbenheim	Bf 109E	3 – 3
I./JG 53	Hptm Lothar von Janson	Kirchberg	Bf 109E	46 – 38
II./JG 53	Hptm Günther von Maltzahn	Mannheim-Sandhofen	Bf 109E	44 – 38
Luftgaukommando XIII (Nuremberg)				
I./JG 70	Maj Kithil	Herzogenaurach	Bf 109D	50 – 21
				321 – 253

Aunque la región fronteriza franco-alemana no fue escenario de acciones aéreas comparables a la "Batalla de la Ensenada Alemana", el nivel de actividad aérea en el frente occidental tampoco merece el calificativo de "falsa guerra". Es cierto que las fuerzas opuestas de tierra, con cada bando firmemente apostado tras su propia línea de defensa ("Maginot" y "Sigfried" –es decir, *Westwall*– respectiva-

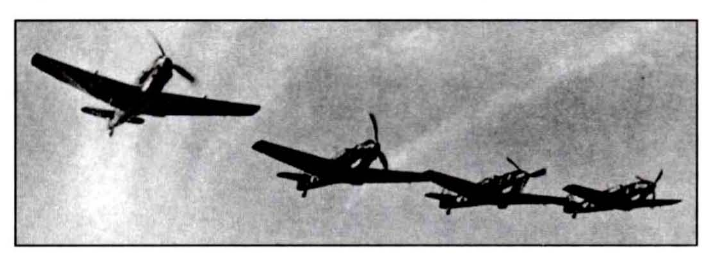
mente), no mostraron al principio muchos deseos de romper este *status quo*. Pero tal inercia no se correspondía con la situación en los cielos de la zona. Los primeros ocho meses de la guerra aérea en el Oeste se caracterizaron por una serie creciente de pequeños pero intensos combates –siempre que la meteorología de los meses invernales intermedios no lo impidiesen– a medida que los cazas de ambos bandos intentaban defender sus respectivos espacios aéreos de las incursiones hostiles, primero de aviones individuales de reconocimiento y más tarde de formaciones de bombarderos.

Al contrario que el número relativamente limitado y estable de *Jagdgruppen* que se desplegaron en las provincias costeras del Norte, las unidades de cazas agrupadas a lo largo de la *Westwall* recibieron un flujo bastante constante de refuerzos. Tales refuerzos provenían de la mayor parte de unidades provenientes de Polonia y de la transferencia hacia el frente de unidades de la *Luftgaue* de interior, una vez disipados los primeros temores de Berlín acerca de bombardeos estratégicos anglo-franceses sobre la capital.

Fue uno de estos nuevos *Jagdgruppen* el que conseguiría la primera victoria de la Luftwaffe en el frente occidental. Era tal la falta de preparación para la guerra de los británicos y franceses, que durante los primeros días realmente no ocurrió nada. Sin embargo, durante ese tiempo, se había formado el II./JG 52 (a partir del 11./JG 72) en Böblingen, bajo el mando del Hauptmann Hans-Günther von Kornatzki, que se haría famoso como pionero de las tácticas *Sturm* del Fw 190, más tarde empleadas con notables resultados en la defensa del Reich.

El 8 de septiembre, una *Rotte* de Bf 109D del II./JG 52 estaba patrullando el Rhin cuando descubrieron un avión francés de reconocimiento que estaba observando detenidamente el puente de Kehl. Los cazas le persiguieron y, tras una pasada sin éxito, un segundo ataque desde atrás realizado por el Leutnant Paul Gutbrod hizo que el desafortunado Mureaux 115 se rompiese en el aire. Gutbrod recibió la Cruz de Hierro de Segunda Clase por esta explosión, pero moriría el 1 de Junio de 1940 durante un ataque a tierra sobre tropas francesas cerca de Belval, en las Ardenas.

Ese mismo día más temprano había tenido lugar en un sector cercano, justo al Norte de Karlsruhe, el primer combate documentado entre cazas de la Luftwaffe y de la *Armée de l'Air*. Un *Schwarm* (formación de cuatro aviones) de Bf 109E del I./JG 53 se había topado con seis Curtiss H-75A Hawk franceses. Aunque el resultado no fue concluyente, el aparato del *Schwarmführer* (Jefe de patrulla) quedó dañado en el motor. Al intentar un aterrizaje forzoso en un prado cerca de Wölfersweiler, el piloto sufrió heridas leves cuando el tren de aterrizaje de su Bf 109 se hundió en el terreno blando a 120 km./h, y el avión dio una voltereta y cayó boca arriba. A pesar de los esfuerzos conjuntos de tres fornidos granjeros para intentar levantar el fuselaje, el Oberleutnant Werner Mölders, el mejor piloto de caza de la Legión Cóndor en España, con 14 victorias ya en su cuenta, seguía atrapado en la cabina. Finalmente, consiguieron sacarle las tropas de una batería antiaérea cercana, pero tuvo que pasarse los siguientes días en cama, con



Un Schwarm de Bf 109E. Esta formación táctica de cuatro cazas, perfeccionada en España por Werner Mölders, dio una ventaja decisiva a la *Jagdwaffe* sobre las formaciones en vic o en fila india de la RAF, más rígidas, durante las primeras refriegas sobre Francia y los Países Bajos

un tirón en la espalda. Por este motivo, el *Staffelkapitän* del 1./JG 53 se perdió los combates que tuvieron lugar a la mañana siguiente, durante los cuales uno de los pilotos de su propia *Staffel*, el Oberfeldwebel Walter Grimmling, inauguró la cuenta del JG 53 con la destrucción de un bombardero de reconocimiento Bloch 131. El JG 53 se anotó un segundo Bloch 131. Aquella tarde, otros dos aparatos – esta vez Bloch 200 – fueron los primeros derribos de la guerra para el JGr. 152.

En las siguientes semanas y meses, se lograron (y se sufrieron) toda una sucesión de "primeras veces", por parte de los *Jagdgruppen* emplazados a lo largo de la *Westwall* –ya fuesen unidades recién puestas en servicio o unidades con más de cinco años de servicio– a medida que iban experimentando sus bautismos de fuego contra los franceses o los británicos, lograban sus primeras victorias y sufrían sus primeras bajas. Durante el periodo de la "falsa guerra" también se produjo la aparición de docenas de jóvenes ases, pilotos cuyos nombres se harían famosos más tarde, tanto en su patria como en otros países, a medida que iban inaugurando sus listas de derribos; tales listas llegarían a ser muy extensas, superando muchas de ellas la marca de los 100 derribos, e incluso llegando una de ellas a los 200.

Pero el siguiente piloto en iniciar sus anotaciones contra los franceses (tras haber regresado ya de España con cuatro victorias), sería conocido por otra razón bien distinta. El Oberleutnant Rolf Pingel, *Staffelkapitän* del 2./JG 53, añadiría 21 derribos más al aparato de reconocimiento Mureaux que destruyó el anterior 10 de septiembre; pero, siendo *Gruppenkommandeur* del I./JG 26, fue derribado cerca de Dover el día 10 de julio de 1941, y su aterrizaje forzoso proporcionó a la RAF un ejemplar casi intacto del entonces último modelo de caza de la Luftwaffe, el Bf 109F-1.

El 20 de septiembre fue el inicio de su carrera en pos de aún mayor fama para el máximo anotador de la Legión Cóndor. Ya recuperado de su lesión de espalda, Werner Mölders se anotó su primer derribo de la II Guerra Mundial al despachar uno de los dos Hawk H-75A franceses perdidos en esa fecha. También en ese día se produjeron las primeras bajas de la RAF: dos Fairey Battle del Escuadrón nº. 88 derribados por los Bf 109D del JGr. 152. Cuatro días después, otro piloto del JGr. 152 y futuro as, Leutnant Hartmann Grasser, destruyó un Hawk y comenzó su ascenso hasta conseguir un total acumulado de 103 victorias.

Pero fue el 25 de septiembre cuando el más eficaz de todos los pilotos de caza que iniciaron sus carreras contra los franceses consiguió su primera victoria. El Feldwebel Heinz Bär, del 1./JG 51, que finalizaría la guerra como Oberstleutnant volando cazas a reacción Me 262 y con 220 victorias en su haber, consiguió derribar aquel día otro Hawk francés, que parecía tener el don de la ubicuidad.

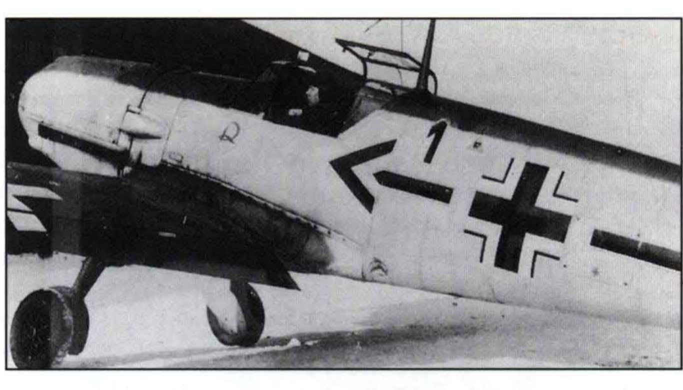
En el último día de aquel mes se produjeron algunos de los más feroces combates que hasta entonces habían tenido lugar, y de nuevo estuvieron involucrados los I. y II./JG 53. Al final del día, los pilotos del "As de Picas" habían logrado no menos de 13 derribos –incluyendo una formación entera de cinco Fai-

Este grupo de futuros ases del JG 53 acabarían sumando entre ellos un total de unos 600 aparatos enemigos destruidos. De izquierda a derecha: Ernst Klager (22), Kurt Brändle (180), Wolf-Dietrich Wilcke (162), Günther von Maltzahn (68), Heinz Bretnütz (35), Stefan Litjens (38), Hans-Heinrich Brustellin (4), Erich Schmidt (47) y Franz Götz (63)



rey Battle del Escuadrón nº. 150– frente a la pérdida de cuatro de sus aparatos. Entre los pilotos victoriosos se encontraban el Hauptmann Günther von Maltzahn, *Kommandeur* del II.*Gruppe*, Wolfgang Lippert y Josef Wurmheller, todos ellos futuros *Experten* (ases en alemán) con numerosas condecoraciones.

Aunque el frente estuvo relativamente tranquilo durante octubre, ambos bandos aprovecharon la calma para reforzarse. Más *Jagdgruppen* fueron puestos en servicio, y numerosas unidades ya existentes avanzaron para fortalecer la franja aérea más disputada: la zona que va en dirección sudeste desde la punta inferior de Luxemburgo, a lo largo de las fronteras del Saarland y Palatinado, hasta Karlsruhe.



El Bf 109E del Oberst Gerd von Massow, *Geschwaderkommodore* del JG 2, fotografiado en Frankfurt-Rebstock a principios de 1940. Obsérvese la insignia de Geschwader y las marcas estándar para *Kommodore*, el galón y las barras, además del 'I' adicional (probablemente para indicar la posición de von Massow en el *Stabsschwarm*) y el pequeño tamaño de la cruz del fuselaje si se compara con el aparato de von Bülow-Bothkamp, que puede verse en la página 37

Este sector debía su especial actividad al hecho de ser la parte más al norte de la frontera común franco-alemana, que divergía al acercarse al Ducado de Luxemburgo en la denominada *Dreiländereck* (literalmente, esquina de las tres naciones). Desde este punto, siguiendo al Norte hacia el mar, los dos bandos en conflicto quedaban separados por los neutrales Países Bajos. La región que quedaba justo al Sur del *Dreiländereck* era por tanto la ruta más corta de entrada para los aviones aliados de reconocimiento que quisieran traspasar el flanco neutral y averiguar los secretos que se escondían más allá, incluyendo el corazón industrial de Alemania, en el Ruhr. Pero el JG 53 tuvo tanto éxito en la defensa de esta región tan sensible que la mayoría de incursiones de este tipo se cortaron de raíz. Pocos aviones aliados consiguieron penetrar en su sector y luego virar hacia el Norte.

Una *Staffel* del II./JG 52 del Hauptmann von Kornatzki se alegró especialmente de ser enviada al frente de combate. Habían tenido tan poca actividad en Böblingen, aparte de algún intruso nocturno ocasional, que el alto mando decidió que una de las *Staffel* de von Kornatzki abandonase sus Bf 109 y pasara a utilizar biplanos Heinkel-51, más adecuados para misiones de caza nocturna. Dos de los *Staffelkapitäne* del *Gruppe* tenían el mismo nombre, lo que se prestaba a confusión; el Oberleutnant Heinz Schumann era el jefe del 4./JG 52, mientras que el Oberleutnant August Wilhelm Schumann (que también respondía a los nombres de Sven o "Rabatz") mandaba el 5./JG 52. Para simplificar la cuestión, eran conocidos respectivamente como el "Largo" y el "Corto" Schumann, y era este último el que tenía que cambiar de modelo de avión. Sin embargo, protestó de forma tan vehemente, que finalmente se le permitió conservar sus Bf 109. A pesar de ello, pocos días después llegó una docena de He 51. así que, durante varias semanas, el 5./JG 52 se encontró en la curiosa situación –por no decir única– de tener que volar con los Messerschmitt durante el día... ¡Y con los Heinkel por la noche!.

Uno de los nuevos *Gruppen* de octubre fue el III./JG 53, siendo nombrado jefe del mismo el Hauptmann Werner Mölders. Y al igual que ocurrió en septiembre, este segundo mes de guerra aérea en el Oeste también finalizó con un incremento repentino de la acción. En la tarde del 30 de octubre, tres Blenheim I del Escuadrón nº. 18 despegaron de Metz para reconocer áreas del noroeste de Alemania. Uno de ellos nunca llegó a su



A juzgar por la máscara de oxígeno, este piloto (que podría pertenecer al 2./JG 27) se está preparando para una patrulla de la frontera holandesa a gran altura

destino; se echó encima a más de una docena de Bf 109 del III./JG 53 cerca de Trier, que estaban de patrulla, proporcionando al *Gruppe* su primer derribo de la guerra y a Werner Mölders en concreto su segundo. Otro de los Blenheim consiguió llegar hasta Osnabrück, donde fue finalmente interceptado por una *Rotte* de Bf 109 del I./JG 21. Desde su regreso de Polonia, exactamente tres semanas antes, este *Gruppe* había pasado del Bf 109D al más moderno modelo E. Y fue el Emil pilotado por el futuro as condecorado con la Cruz de Caballero, Leutnant Heinz Lange, el que se anotó el derribo del Blenheim.

El 6 de noviembre, el Leutnant Max Stotz del I./JG 76 –otro participante en la campaña polaca desde sus inicios, y por tanto un as altamente condecorado, con 189 derribos antes de su muerte en Rusia, en agosto de 1943– se anotó el primer derribo con un Blenheim I del Escuadrón nº. 57, cerca de Frankfurt. Pero aquel mismo día también se produjo el mayor episodio de la guerra aérea sobre el frente occidental hasta aquella fecha, que también supuso el más costoso revés para la *Jagdwaffe*. El Major Hannes Gentzen había despegado de Lachen-Speyerdorf al mando de 27 Bf 109D de su JGr. 102, para patrullar el río Saar, cuando se encontraron con nueve Hawk H-75A franceses del GC II/5 que escoltaban a un aparato de reconocimiento Potez 63 sobre la misma zona. Un intento de ataque degeneró rápidamente en una serie de escaramuzas individuales, en las cuales Gentzen perdió a cuatro de sus pilotos, incluyendo a dos de sus *Staffelkapitäne*, los Oberleutnant von Roon y Kellner-Steinmetz. Cuatro aparatos más tuvieron que efectuar aterrizajes forzosos con daños graves, y con un piloto herido. El único derribo conseguido por el *Gruppe* fue uno de los H-75A, obtenido por el *Kommandeur*. Pero esto no fue suficiente para evitar que Gentzen fuese convocado inmediatamente en Berlín, para que informase sobre la debacle que suponía el que el JGr. 102 hubiese sufrido más del 25 por ciento de bajas ante una fuerza que tenía un tercio de su tamaño. La conclusión principal pareció ser que sus Bf 109D, que habían barrido todo lo que encontraron a su paso por Polonia, no eran rival para un Hawk pilotado con agresividad. Pocos días después, el *Gruppe* fue transferido a un sector más tranquilo, donde comenzó su conversión largamente esperada al Bf 110. Gentzen obtendría su novena victoria ya en el *Zerstörer* bimotor, al derribar otro H-75A sobre el Argonne el 7 de abril de 1940. En aquel momento, tenía un solo derribo más que Werner Mölders en su haber, pero no conseguiría añadir ninguno más antes de su muerte en un despegue de emergencia al mes siguiente. Ocurrió el 26 de mayo de 1940, en el punto álgido de la campaña en Francia, cuando la RAF lanzó un ataque por sorpresa sobre la base de Neufchateau, ocupada entonces por el I./ZG 2. Gentzen fue corriendo hacia su Bf 110, llamando al *Gruppen-Adjutant* (su ayudante) para que ocupase el asiento de ametrallador de cola; pero cuando estaban aún intentando ganar altura, la cola del avión golpeó la copa de los árboles que bordeaban el aeródromo y se estrellaron. Ninguno de los ocupantes había tenido tiempo de ajustarse el cinturón, y ambos murieron instantáneamente.

Veinticuatro horas después del duro castigo sufrido por el JGr. 102 el 6 de noviembre, otros dos nombres muy familiares iban a obtener sus primeros derribos, inaugurando sendas listas extensas de victorias; se trataba del Leutnant Joachim Müncheberg, del III./JG 26, que derribó otro Blenheim I del Escuadrón nº. 57 en el Rhin, al Norte de Colonia, y del Hauptmann Wolf-Dietrich Wilcke, uno de los *Staffelkapitäne* de Mölders en el III./JG 53, que abatió a un Potez 637 de reconocimiento sobre el Saar. Tras iniciar sus anotaciones el mismo día, sus progresos siguientes continuaron mostrando curiosas similitudes. Ambos recibieron las Espadas en sus Hojas de Roble y ascendieron a la jefatura de *Geschwader* con bastante más de 100 victorias cada uno (Müncheberg al mando del JG 77 con 135 victorias, y Wilcke del JG 3 con 162), antes de morir en combate contra cazas aliados con una diferencia de un año exactamente –el primero contra Spitfires en África del Norte el 23 de marzo de 1943, y el último contra Mustangs sobre el Reich el 23 de marzo de 1944–.

El 22 de noviembre, otra pareja de futuros ases que serían condecorados con las Hojas de Roble abatieron a sus primeras víctimas. Uno de ellos, el Oberleutnant Hermann-Friedrich Joppien del I./JG 51, derribó un Morane-Saulnier MS.406 y consiguió sobrevivir a un aterrizaje de emergencia tras este combate, llegando posteriormente a conseguir 69 victorias antes de morir en Rusia, en agosto de 1941. El otro piloto era miembro del I./JG 2, el *Gruppe* que había estado defendiendo Berlín innecesariamente desde el inicio de la guerra, pero que habían sido finalmente trasladados al frente occidental, donde llegaron a Frankfurt-Rebstock exactamente una semana antes.

La hoja de servicios del Leutnant Helmut Wick, de 24 años de edad, que se iniciaba aquel día con la destrucción de un Hawk H-75A del GC II/4, fue poco menos que meteórica. Su ascenso desde el relativo anonimato como *Rottenführer* (jefe de pareja) en la 3ª *Staffel* hasta *Geschwaderkommodore* del JG 2 "*Richthofen*" en el intervalo de un año, es algo nunca igualado en la historia de la Luftwaffe. Wick describió su primera victoria para la revista de la Luftwaffe *Der Adler*. Tipifica los duelos improvisados entre cazas que tenían lugar en aquellos primeros meses de la guerra, sobre las fortificaciones estáticas del frente occidental:

"Como los franceses no cruzaban muy a menudo la frontera alemana, mi compañero y yo decidimos visitarles por esta vez. El viento de cola desde el Este nos ayudó durante el trayecto. De repente, cerca de Nancy vi un grupo de aviones a una altitud aproximada de 6.000 metros. Inmediatamente nos dimos cuenta de que no eran alemanes, y comenzamos a observarlos. Dos aviones se separaron de la formación y descendieron hacia nosotros. Ahora pude reconocerles: eran cazas Curtiss.

Descendimos y, tal y como habíamos supuesto, los dos franceses fueron en picado tras nosotros. Viré y comencé a ascender, con uno de los franceses a mi cola. Recuerdo perfectamente que podía ver sus insignias circulares en rojo, blanco y azul cuando miraba hacia atrás. Al principio, verlo así re-

Considerado por muchos el mejor, el Hauptmann Werner Mölders describía así un encuentro reciente con un Blenheim I del Escuadrón nº. 18, el 30 de Octubre de 1940: "Despegué con el *Gruppenschwarm* y tres *Schwärme* de la 9ª *Staffel* para patrullar en busca de aparatos enemigos de reconocimiento en la zona de Bitburg-Merzig. A las 11.12 divisé actividad de fuego antiaéreo cerca de Trier. Me acerqué hasta estar a unos 50 metros del avión enemigo sin ser visto, y pude ver la insignia circular británica muy claramente. Abrí fuego y me acerqué todo lo posible sin tener respuesta del ametrallador de cola, y su motor izquierdo soltó una espesa nube de humo blanco; cambió rápidamente a negro. Cuando me puse a su lado, vi que el aparato ardía completamente. Observé un paracaídas, pero pareció arder también". Este montón irreconocible de chatarra en medio del bosque cerca de Trier es todo lo que queda del Blenheim I abatido por Mölders (L6694, pilotado por el Flt Lt A A Dinot), que fue atrapado por el *Jagdflieger* (en el centro del trío de la derecha), mientras intentaba negociar la salida del '*Dreiländereck*'



sultaba bastante excitante, especialmente porque el francés estaba disparando con todo lo que tenía. Pero darte cuenta de que alguien está detrás de ti y disparándote es bastante desagradable.



Tras haberse dotado finalmente del Bf 110, asumiendo su identidad final como I./ZG 2 (véase la insignia del 'Cazador de Bernburg' debajo de la cabina), fue con un aparato como éste con el que el Hauptmann Hannes Gentzen perdió su vida el 26 de mayo de 1940

De nuevo empujé el morro hacia abajo y, gracias a mi mayor velocidad, le perdí rápidamente de vista. Cuando ya no podía ver a mi francés, miré hacia arriba y a mi izquierda buscando al resto. No tenía a nadie a la vista. Eché un vistazo a la derecha, encima de mí, y apenas puede creer lo que veía. Estaba mirando directamente a cuatro motores radiales de los cuales salían pequeñas llamaradas rojas. Un ridículo pensamiento se me pasó por la mente: "¿Está permitido qué me disparen de este modo?".

Pero logré concentrarme. ¿Debería intentar escapar de nuevo? ¡No! Ahora era el momento de enfrentarse a ellos. Alguno conseguiré abatir. Apreté los dientes, moví la palanca y el timón a la derecha y viré hacia ellos.

Para cuando había terminado mi viraje, el primero ya me había pasado. El segundo iba justo detrás de él, y le ataqué de frente. Fue un momento bastante desagradable, mirando directamente a los cañones de sus ametralladoras escupiendo fuego, pero estábamos demasiado cerca el uno del otro como para conseguir acertarnos. Pasó por encima de mi cabeza y ya tenía casi encima al tercero.

Maniobré ligeramente mi avión para tenerle bien alineado en mis miras, y apunté y disparé justamente como me habían enseñado en la escuela de adiestramiento de cazas. Vi que con mis primeros disparos saltaban algunos trozos de metal del aparato del francés. Entonces se le doblaron ambas alas y se cayó.

El cuarto Curtiss venía justo detrás de él y ya me estaba disparando también, pero no me alcanzó. La primera pareja de aparatos estaba ascendiendo de nuevo. Yo hice lo mismo para que no pudiesen alcanzarme. Se me estaba acabando el combustible y ya era hora de regresar a casa. Mi compañero, que había conseguido volver a la base sano y salvo, me había perdido después del primer picado, con tantos giros y virajes."

Wick finalizaba su relato reconociendo que toda esta acción estuvo a punto de no tener lugar en absoluto; justo antes del despegue, habían lavado su avión, y mientras ascendía a altitud en el vuelo de ida se le empezó a formar hielo. Estuvo dudando sobre si debía volver a la base. Estas adversas condiciones meteorológicas provocarían nevadas que cubrirían la totalidad del frente occidental con una gruesa capa de nieve, y anunciaban el comienzo de uno de los peores inviernos en la región de las últimas décadas.

Sin embargo, fue durante este periodo cuando finalmente se produjo el primer encuentro entre cazas de la Luftwaffe y de la RAF. Fue el 22 de diciembre cuando el III./JG 53 de Mölders –quién si no– iba escoltando a una pareja de aviones de reconocimiento Do 17 a lo largo del Saar, cuando observaron a tres cazas enemigos muy por debajo de ellos. Cayeron en pi-

El 22 de noviembre de 1939 – el día en el que tanto Wick como Joppien se anotaron sus primeras victorias – aterrizaron dos Bf 109E intactos tras las líneas francesas. Este es el '14 Blanco' (Wk-Nr 1304) del I./JG 76, que sería pilotado a prueba por los franceses, como muestra la imagen, antes de dárselo a los británicos para que lo evaluasen en Farnborough con el código AE479. Más tarde, este *Emil* tan viajero se embarcaría hacia los EE.UU.





A menudo tapado por el extrovertido Hans 'Assi' Hahn del JG 2, Hans 'Vadder' von Hahn empleaba el mismo juego de palabras para diseñar su emblema personal, pues 'Hahn' significa 'gallito' en alemán. Esta es una versión primitiva que llevó durante su servicio como *Gruppen-Adjutant* del II./JG 53

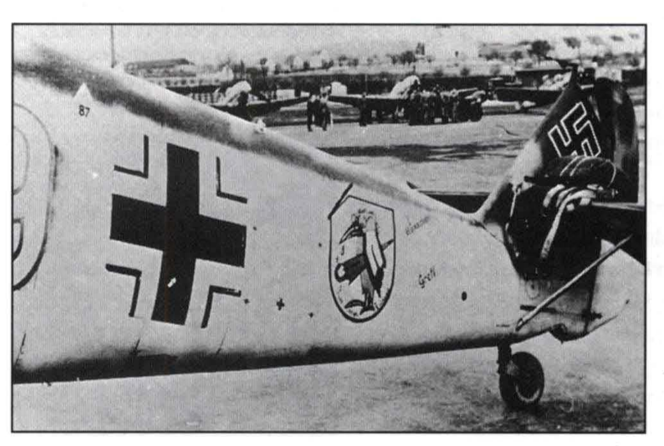
cado para atacarles, y Mölders abatió de una sola pasada al aparato situado a la izquierda, mientras que el de la derecha cayó poco después a manos del *Staffelkapitän* del 8./JG 53, Oberleutnant Hans von Hahn (otro futuro as y receptor de la Cruz de Caballero). Ambos cazas, inicialmente identificados como MS.406, cayeron en llamas y dejando un rastro de humo. El abatido por Mölders estaba claramente fuera de control, y el de von Hahn caía "como un cometa furioso". En realidad, eran dos Hurricane I del Ala A del Escuadrón nº. 73; después se supo que sus respectivos sargentos piloto (J. Winn y R. Perry) habían muerto instantáneamente con las primeras ráfagas de fuego de ametralladora.

Aunque las condiciones meteorológicas siguieron empeorando en las primeras semanas del nuevo año, el 10 de enero de 1940 ofreció una oportunidad poco habitual para que un piloto de uno de los *Jagdgruppen* situados más al Sur, en el sector del Alto Rhin, comenzase su escalada hacia las más de 100 victorias. El Oberleutnant Richard Seiler ya había conseguido nueve victorias con la Legión Cóndor en España, pertenecía al I./JG 54 como Kapitän de la 1ª *Staffel*. Fue mientras mandaba un *Schwarm* del 1./JG 54 cuando se anotó su primer derribo: un Potez 63 que volaba a baja altura, de regreso de una misión de reconocimiento del área de Friburgo; lo derribó a menos de diez kilómetros de la frontera suiza, al noreste de Basilea.

A principios de 1940, el II./JG 51, con base en Friedrichshafen a orillas del Lago Constanza, era el *Jagdgruppe* más al Sur de todos los repartidos por la *Westwall*. El '9 Blanco' del Feldwebel Johan Illner le quita un poco de hierro a la insignia bastante beligerante del *Gruppe*, con la frase '*Gott strafe England*' (Dios castigue a Inglaterra) añadiendo detrás de la misma los nombres de... ¡Hänschen y Gretl!

A finales de la tercera semana de marzo, las condiciones meteorológicas habían mejorado lo suficiente como para permitir la reanudación de las actividades. Una de las primeras bajas de la RAF en esta etapa final de la "falsa guerra" fue el Spitfire N3069 de reconocimiento de la Unidad de Desarrollo Fotográfico (PDU), con base en el Reino Unido; fue el primero de su clase en ser abatido, y cayó ante los Bf 109E del I./JG 20 el 22 de marzo muy cerca de la frontera holandesa, al Sur de Arnhem.

Cuatro días más tarde, un nuevo encuentro entre viejos adversarios, el III./JG 53 y el Escuadrón nº. 73, produjo pérdidas materiales por ambos bandos. Tras una serie de combates dispersos sobre el Saar, tres de los Bf 109 tuvieron que efectuar aterrizajes forzosos en Trier, mientras que el Oficial de vuelo E. J. "Cober" Kain (que más tarde se convertiría en el primer as de la RAF), tuvo que saltar en paracaídas cuando el Feldwebel Weigelt abatió su Hurricane. También el Hauptmann Mölders se anotó otro "MS.406" como su sexta victoria. Su supuesta víctima era, en realidad, el Hurricane pilotado por el Flg. Off. N. "Fanny" Orton (que también llegaría a ser un as), que a pesar de sufrir daños, consiguió volver a su base.



El último día de marzo, unos MS.406 sirvieron de oposición –o, mejor dicho, de blanco– cuando el II./JG 53 cayó sobre una formación de estos cazas franceses completamente desprevenidos, y derribaron a seis de ellos en pocos instantes. Uno fue la segunda victoria del *Gruppenkommandeur* "Henri" Maltzahn. Tres de los derribos restantes cayeron en manos de futuros ases muy conocidos: uno del Leutnant Gerhard Michalski y un par del Oberleutnant Heinz Bretnütz, aunque la afirmación de este último sobre el derribo cuatro horas después de un Wellington podría ser otro ejemplo de identificación equivocada.

El 2 de abril Mölders derribó otro Hurricane, forzando esta vez al Plt. Off. C. D. "Pussy" Palmer del Escuadrón nº. 1 a lanzarse en paracaídas. Pasaron 18 días antes de que se anotase su siguiente victoria, un Hawk H-75A, al Este de Saarbrücken. El 20 de abril hubo otros dos antiguos pilotos de la Legión Cóndor que obtuvieron victorias. Fueron el Oberleutnant Otto "Otsch" Bertram (8 victorias en España), del I./JG 2, que también derribó un Hawk H-75A cerca de Saarbrücken, y el Hauptmann Horst "Jakob" Tietzen, *Staffelkapitän* del 5./JG 51 (con 7 victorias en España), que abatió a un Bloch 174 francés de reconocimiento al suroeste de Estrasburgo. Aquella misma noche, un Fairey Battle del Escuadrón nº. 218 que estaba lanzando octavillas sobre Darmstadt y Mainz, fue derribado por un Bf 109D pilotado por el Oberfeldwebel Willi Schmale del IV.(N)/JG 2. Se supone que éste fue no sólo el último Battle perdido en combate durante la "falsa guerra", sino también el primer derribo conseguido por un caza nocturno de la Luftwaffe durante la guerra, pues se anticipó en cinco días a la destrucción por Förster de un Hampden cerca de Stylt.

Veinticuatro horas después, otro Spitfire PDU (N3071) que volaba a gran altitud fue interceptado al Sur de Stuttgart por media docena de Bf 109E del II./JG 51, que se le acercaron por detrás sin ser vistos, ocultos por la parte trasera de su propia presa. Con el motor dañado por los disparos de cañón, el piloto de PR se lanzó en paracaídas y fue hecho prisionero de guerra. Aunque entre sus seis perseguidores se encontraban dos futuros ases – el Oberleutnant Josef "Joschko" Fözö y el Leutnant Erich Hohagen (con puntuaciones finales de 27 y 55, respectivamente) – la destrucción del Spitfire se la anotó el Oberfeldwebel Johann Illner, quien más tarde también acabaría como prisionero de guerra tras lanzarse en paracaídas sobre Essex, el 5 de noviembre, con un modesto recuento final de 7 derribos.

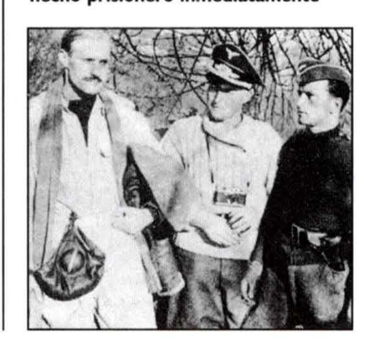
El 23 de abril, el Hauptmann Mölders se anotó su novena y última victoria durante la "falsa guerra": el Sgt. C. N. S. Campbell, que fue uno de los dos pilotos del Escuadrón nº. 73 derribados aquel día por el III./JG 53. Posteriormente, la actividad de caza comenzó a disminuir, a medida que la Luftwaffe comenzaba a prepararse para el inminente ataque sobre Francia y los Países Bajos.

Que la guerra aérea a lo largo del frente occidental durante 1939 y 40 fue cualquier cosa menos una "farsa" queda ilustrado por el hecho de que los *Jagdgruppen* obtuvieron aproximadamente 160 derribos durante ese periodo, 73 de ellos a cargo únicamente del JG 53, el *Geschwader* encargado de proteger la vital región del Saar. Y del mismo modo que la campaña de Polonia produjo a Gentzen, y la defensa de la costa norte tuvo a Schumacher, hay un nombre que emerge de entre todos los demás pilotos combatientes en la *Westwall*: Werner Mölders.



Ya son mediados de marzo de 1940, y el tiempo invernal sigue sin desaparecer, como atestigua este trío bien abrigado, situado 'en algún lugar del frente occidental'

Los futuros *Experten*, Leutnant Erich Hohagen (centro) y Oberleutnant Josef Fözö (derecha) parecen simpatizar con el Flg Off Cecil Milne, con el semblante un tanto abatido; era el piloto del Spitfire PR IA N3071 abatido por el ahora Oberfeldwebel Illner (el piloto con las marcas de '*Hänschen und Gretl*' de la página 45) el 21 de abril de 1940. El piloto británico relataría más tarde que 'seis Messerschmitt se me acercaron por mi cola, pero no les vi porque estaba ocupado haciendo fotografías. El líder me acertó con una bala de cañón en el motor, que enseguida empezó a fallar. Como aún funcionaba, intenté regresar a Francia, sufriendo otros ataques en el trayecto. A treinta millas de la frontera, y a unos pocos miles de pies de altura, se me paró el motor así que salté en paracaídas entre sus ataques, tras poner el Spitfire en picado para destruir sus equipos. Caí en un pueblo y fui hecho prisionero inmediatamente'



LA MADUREZ DE LA *BLITZKRIEG*

UNIDADES DE BF 109E EN EL OESTE, 10/5/40

Cuartel general del Luftflottenkommando 2 (Sector Norte): Münster

		Base	Plantilla - Servicio
VIII. Fliegerkorps (Grevenbroich)			
Stab JG 27	Oberstlt Max. Ibel	München-Gladbach	4 – 4
I./JG 27	Hptm Helmut Riegel	München-Gladbach	39 – 28
I./JG 1	Hptm Joachim Schlichting	Gymnich	46 – 24
I./JG 21	Hptm Fritz Werner Ultsch	München-Gladbach	46 – 34
Jafü "Deutsche Bucht" [unidad a cargo de la defensa de la "Ensenada Alemana"] (Jever)			
Stab JG 1	Maj Bernhard Woldenga	Jever	4 – 4
II.(J)/TrGr. 186	Hptm Heinrich Seeliger	Wangerooge	48 – 35
I.(J)/LG 2	Hptm Hanns Trübenbach	Wyck (Föhr)	32 – 22
II./JG 2	Hptm Wolfgang Schellmann	Nordholz	47 – 35
IV.(N)/JG 2*	Maj Albert Blumensaat	Hopsten	31 – 30
*equipado aún con Bf 109D			
Jafü 2 (Dortmund)			
Stab JG 26	Maj Hans Hugo Witt	Dortmund	4 – 3
II./JG 26	Hptm Herwig Knüppel	Dortmund	47 – 36
III./JG 26	Maj Ernst Freiherr von Berg	Essen-Mühlheim	42 – 22
III./JG 3	Hptm Walter Kienitz	Hopsten	37 – 25
Stab JG 51	Oberst Theo Osterkamp	Bönninghardt	4 – 3
I./JG 51	Hptm Hans-Heinrich Brustellin	Krefeld	47 – 38
I./JG 20	Hptm Hannes Trautloft	Bönninghardt	48 – 36
I./JG 26	Hptm Gotthardt Handrick	Bönninghardt	44 – 35
II./JG 27	Hptm Werner Andres	Bönninghardt	43 – 33
			613 – 447

Cuartel general del Luftflottenkommando 3 (Sector Sur): Bad Orb

		Base	Plantilla - Servicio
I. Fliegerkorps (Colonia)			
Stab JG 77	Oberstlt Eitel Roediger von Manteuffel		4 – 3
I./JG 77	Hptm Johannes Janke		46 – 28
I./JG 3	Hptm Günther Lützow		48 – 38

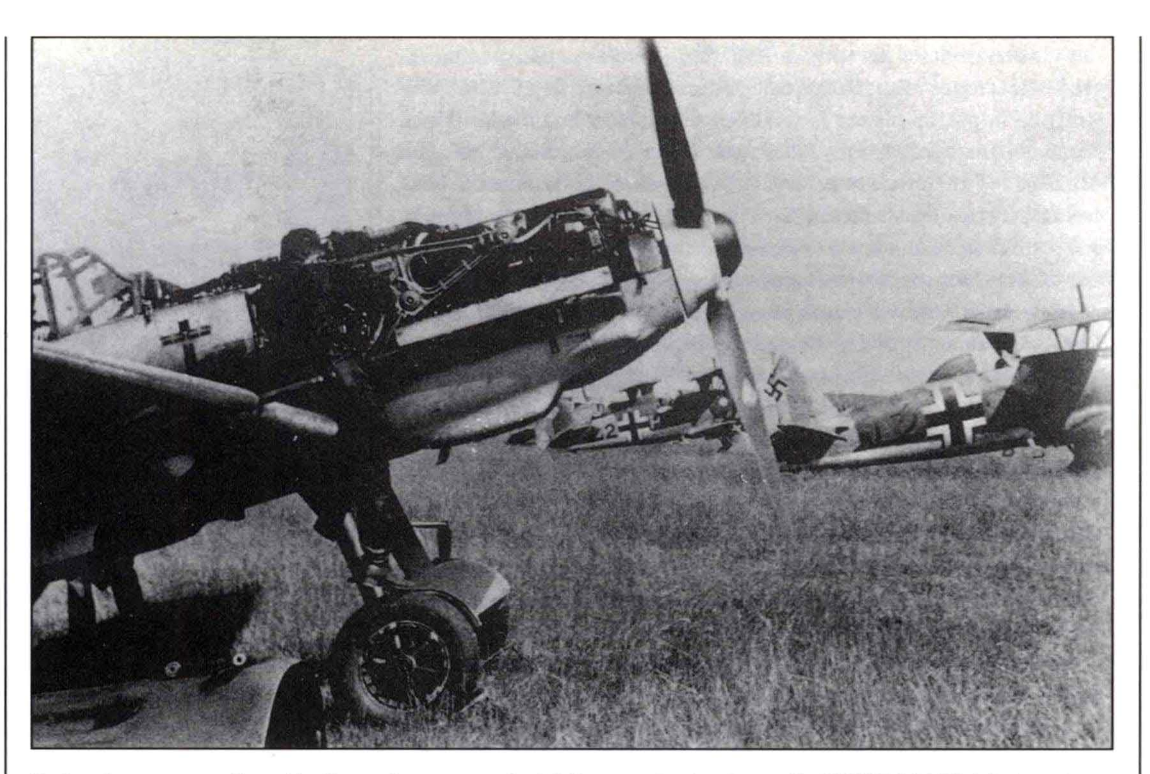
V. Fliegerkorps (Gersthofen)			
Stab JG 52	Maj Merhart von Bernegg	Mannheim-Sandhofe	3 – 3
I./JG 52	Hptm Siegfred von Eschwege	Lachen-Speyerdorf	46 – 33
II./JG 52	Hptm Hans Günther von Kornatzki	Speyer	42 – 28
Stab JG 54	Maj Martin Mettig	Böblingen	4 – 4
I./JG 54	Hptm Hubertus von Bonin	Böblingen	42 – 27
II./JG 51	Hptm Günther Matthes	Böblingen	42 – 30
Jafü 3 (Wiesbaden)			
Stab JG 2	Oberstlt Harry von Bülow-Bothkamp	Frankfurt-Rebstock	4 – 4
I./JG 2	Hptm Roth	Frankfurt-Rebstock	45 – 33
III./JG 2	Hptm Dr Erich Mix	Frankfurt-Rebstock	42 – 11
I./JG 76	Oberstlt Richard Kraut	Ober-Olm	46 – 39
Stab JG 53	Oberstlt Hans-Jürgen von Cramon-Taubadel	Wiesbaden-Erbenheim	4 – 4
I./JG 53	Hptm Lothar von Janson	Wiesbaden-Erbenheim	46 – 33
II./JG 53	Hptm Günther von Maltzahn	Wiesbaden-Erbenheim	45 – 37
III./JG 53	Hptm Werner Mölders	Wiesbaden-Erbenheim	44 – 33
III./JG 52	Hptm Wolf Heinrich von Houwald	Mannheim-Sandhofen	48 – 39
			601 – 427

La acumulación de fuerzas en el Oeste para la inminente invasión de Francia y los Países Bajos hizo que, por primera vez, casi toda la dotación de cazas monomotores de la Luftwaffe estuviese concentrada en una sola campaña. Los únicos ausentes eran el II./JG 77 y dos *Staffel* separadas en Escandinavia, además del *Stab* y del II./JG 3 que habían quedado en retaguardia para la defensa de Berlín.

En total, se situaron 27 *Jagdgruppen* a lo largo de la *Westwall*, divididos casi a partes iguales entre la *Luftflotten* 2 y la 3. Estaban bajo el control de 9 *Stäbe*, no siempre el correspondiente a su propia *Geschwader* nodriza, lo que da como resultado el complejo orden de batalla que se muestra arriba y a la izquierda.

De los más de 1.000 pilotos implicados, muchos de ellos alcanzarían el grado de as al lograr cinco victorias en la campaña de seis semanas que se avecinaba, e incluso muchos más lograrían su primer derribo, situándose en el camino para obtener dicho grado, y para empresas aún mayores. No podremos citarlos a todos por falta de espacio, pero mucho antes de que cayese Francia ya había un buen número de personalidades y de futuros "grandes" que comenzaban a despuntar de entre el grupo.

Brevemente, diremos que la propia campaña se dividió en dos partes, denominadas en clave como Amarillo y Rojo. La Operación Amarillo iba a comenzar con un ataque masivo sobre Holanda y Bélgica. Se había planificado así para que la Fuerza Expedicionaria Británica y los ejércitos franceses del norte acudiesen en ayuda de los Países Bajos. Una vez que tales ejércitos estuviesen fuera de sus posiciones previstas, se lanzaría el ataque principal sobre su retaguardia, con la principal fuerza de *Panzer* barriendo por detrás de ellos y avanzando a gran ritmo hacia la costa del Canal. Al dividirlos de este modo, se podría derrotar por separado a los Países Bajos y a las divisiones anglo-francesas, antes de la irrupción de la *Wehrmacht* para embarcarse en la Operación



Un Bf 109E del I./JG 1 (más tarde denominado III./JG 27) comparte un aeródromo del frente con los biplanos Henschel Hs 123 de ataque a tierra del II.(Schl.)/LG 2 del Hauptmann Weiss

Rojo: el avance en dirección Sur y Oeste a través del Somme, hacia el corazón de Francia.

Con este plan de ataque, sería el *Jagdgruppen* de la *Lufflotte* 2, en el Norte, el más implicado en el inicio, en especial aquellos bajo el mando del *Stab* JG 27 de Max Ibel. Formaban el componente de cazas del VIII. *Fliegerkorps* (Cuerpo Aéreo) del *Generalmajor* von Richthofen, avanzadilla del ataque, cuyos Stukas, Dorniers y Henschels tenían la misión de destruir las defensas fronterizas belgas y holandesas.

A las 21.55 horas del 9 de mayo, el Cuartel General de la *Luftflotte* 2 envió una breve señal a todas las unidades: "Puesta en marcha a las 05.35 horas". En realidad, fue 25 minutos antes de esa hora cuando los primeros Ju 52 cargados de paracaidistas, protegidos por los Bf 109 de Ibel, cruzaron la frontera alemana al norte de Aachen. En este primer día de la campaña en el Oeste, los *Gruppen* del JG 27 se ocuparían principalmente de proteger a los transportes trimotores que realizaban trayectos de ida y vuelta.

Fue en la primera de estas misiones donde obtuvieron su primer derribo, cuando el Hauptmann Ultsch del I./JG 21 se topó con un solitario biplano belga (identificado como un Firefly, si bien es más probable que fuese un Fox) que patrullaba al Norte de Maastricht. Antes de finalizar el día, se habían añadido a la lista cuatro *Gladiator* belgas, uno de ellos abatido por el Leutnant Hans-Ekkehard Bob, futuro as con 59 victorias.

El 11 de mayo, libres ya de sus misiones de escolta próxima de los Ju 52, los *Gruppen* llevaron a cabo varios ataques *Freie Jagd* con el objetivo de establecer su superioridad aérea local al Oeste de Maastricht. Esto les enfrentó no sólo a la Fuerza Aérea Belga, sino también a los recientes aliados anglo-franceses de los Países Bajos; fueron numerosos los derribos reclamados por los pilotos.

Veinticuatro horas después, la RAF lanzó su ataque casi suicida sobre los puentes de Maastricht, que supondría las primeras VC (Cruz Victoria) de la guerra cuando la totalidad de aparatos implicados (cinco Battle del Escuadrón nº. 12) fueron abatidos por una letal combinación de fuego antiaéreo y cazas del I./JG 27. También el 12 de mayo, el I./JG 1 abatió a siete Blenheim del Escuadrón nº. 139 (incluyendo al avión que realizó la primera misión operativa de la RAF durante la guerra, sobre Wilhelmshaven, el 3 de septiembre de 1939), antes de destruir en Diest dieciséis aparatos belgas en tierra. Además, entre el I./JG 21 y el I./JG 27 se anotaron el derribo de ocho Hurricane.

Aquel día también volaron dos aviones del *Geschwaderstab* de Max Ibel. Los pilotaban el *Adjutant* y el Oficial Técnico, siendo el primero nada más y nada menos que el Hauptmann Adolf Galland, probablemente el más famoso piloto de caza de la Luftwaffe durante la guerra, y sin duda el más conocido desde entonces. Galland había pilotado el Heinkel He 51 en España, donde había participado sobre todo en misiones de ataque a tierra. Esto condujo a que, a su vuelta, no fuese asignado a cazas, sino al *Gruppe* de Henschel Hs 123 de ataque a tierra durante la campaña en Polonia.

Pero inmediatamente después, buscó a un amigo doctor en la sanidad militar. Echando mano de unos recursos que le valdrían siempre para salir a flote – no sólo durante sus tres años de piloto de combate, sino también a lo largo de su mucho más tenso periodo de despacho como *General der Jagdflieger* (General Jefe de la Caza) bajo las órdenes de un Hermann Göring cada vez más irracional e irascible – Galland se quejó de ciertas molestias reumáticas. El "aquiescente" oficial médico tenía el remedio adecuado para esto: "basta de pilotar aparatos con carlinga abierta".

Y así fue como Galland volvió a su elemento natural, a los mandos de un Bf 109E siete kilómetros al Este de Lieja, a una altura de unos 4.000 metros y con una formación de ocho desprevenidos Hurricane aproximadamente 1.000 metros por debajo de él. Traicionado por sus ansias, abrió fuego casi a la máxima distancia, pero a pesar de ello consiguió acertar al blanco que había escogido, que efectuó un torpe intento de evadirse. Pero una segunda pasada selló su suerte, y el Hurricane se precipitó fuera de control, mientras se le rompía parte de las alas.

"Llegaron desde el sol con la ventaja de la altitud, y nunca llegué a verles. De repente hubo ruido de tableteo, y la cabina estaba llena de cordita quemada." Así describía posteriormente el Sgt Frank Howell, del Escuadrón nº. 87, la acción en la que se convirtió en la primera víctima de Galland. Éste, por su parte, dijo lo siguiente:

"Mi primer derribo fue un juego de niños. Tuve de mi parte un arma excelente y muy buena suerte. Para tener éxito, el mejor piloto de caza necesita estos dos ingredientes."

Ansioso por aumentar su cuenta, Galland persiguió a la deshecha formación, despachó a otro a bajo nivel – el Flg Off canadiense Jack Campbell murió a causa del golpe posterior – y se anotó un tercer derribo aquel mismo día, más tarde sobre Tirlemont. Su punto, el mismo Gustav Rödel que había comenzado su lista de victorias con el I./JG 21 en el primer día de combates sobre Polonia, se anotó un cuarto derribo. Durante mucho tiempo, Galland creyó que sus adversarios habían sido



Karl Borris, aquí fotografiado con el rango de Hauptmann, voló con el JG 26 desde 1940 hasta 1945; los dos últimos años sirvió como *Gruppenkommandeur* del I./JG 26

belgas, pero la pequeña dotación de Hurricane de esa nación había sido interceptada y destruida totalmente en tierra durante las primeras 48 horas, sin llegar a entablar combate.

Mientras que el *Gruppen* de Ibel había experimentado sin duda casi toda la acción transcurrida sobre los Países Bajos hasta la fecha, los dos *Jagdgeschwader* asignados al Jafü 2 no habían estado inactivos del todo. El JG 26 del Major Witt, volando por delante de las primeras oleadas de los Ju 52 de las divisiones aerotransportadas, se anotó cinco cazas holandeses frente a la pérdida temporal de uno de sus pilotos, que tuvo que efectuar un aterrizaje forzoso y pasar el resto de la breve campaña en Holanda "pasando la experiencia de su vida" como paracaidista de combate.

Durante el segundo día, el II. y el III./JG 26 lucharon contra Hawk H-75A franceses sobre Bélgica – una prueba más, por si fuese necesaria, de que las fuerzas anglo-francesas estaban reaccionando conforme a lo previsto – y se anotaron el derribo de seis aparatos, aparte de dañar a bastantes más. Cuarenta y ocho horas después, el 13 de mayo, el JG 26 tuvo su último encuentro con cazas holandeses y el primero contra aparatos británicos. El Oberleutnant Karl Ebbighausen, *Staffelkapitän* del 4./JG 26, derribó el último bombardero medio Fokker T-V operativo en la Fuerza Aérea Holandesa, junto con uno de sus dos cazas bimotores de escolta G-Ia, cerca de Dordrecht. La 5ª *Staffel* tuvo incluso más éxito, pues se encontraron en la misma zona con una formación de seis Defiant del Escuadrón nº. 264, con base en el Reino Unido, y destruyeron cinco de ellos, así como uno de los Spitfire que les escoltaban (pertenecientes al Escuadrón nº. 66). La única pérdida del 5./JG 26 fue el Leutnant Karl Borris, alcanzado a una distancia de unos 70 metros por uno de los ametralladores de torreta de los Defiant. Karl Borris llegaría a convertirse en uno de los incondicionales del JG 26, permaneciendo en el *Geschwader* hasta el final de la guerra. Para entonces ya era *Kommandeur* del I.*Gruppe*, con un total de 43 victorias en su haber.

El otro Jafü 2 *Geschwader* (Escuadrones de Caza), JG 51, estaba bajo el mando del Oberst Theo Osterkamp, uno de los pocos pilotos de caza de la I Guerra Mundial que también volarían en operaciones durante el segundo conflicto. Con 32 victorias conseguidas en la guerra de 1914-18, por las cuales obtuvo el *Pour le Mérite*, o "Blue Max" (Max Azul), y tras haber dirigido la principal escuela de cazas de la Luftwaffe desde entonces, el "*Onkel Theo*" (Tío Theo) era ya una figura muy conocida y popular. Y tenía que serlo, porque los primeros meses del JG 51 estuvieron repletos de incidentes; ya habían perdido a dos *Gruppenkommandeure*. Sólo 72 horas después de hacerse cargo del *Geschwader*, el Major von Berg del I./JG 51 fue "ascendido lateralmente" fuera de la Luftflotte 3 (pasando a dirigir el III./JG 26) tras un accidente especialmente terrible, que involucró a un piloto en vuelo rasante y las muertes de varios escolares. Más tarde, el 2 de febrero, había muerto el Major del II.*Gruppe* Ernst Burgaller, que había volado con el *Geschwader* de Richthofen durante la I Guerra Mundial. Ocurrió en un accidente a orillas del Lago Constanza debido, al parecer, a un fallo en el mecanismo de la hélice.

El 11 de Mayo, un día de poca visibilidad y nubes bajas, obtuvo la primera de sus seis victorias en la II Guerra Mundial, un Fokker G-Ia

de doble carlinga de la Fuerza Aérea Holandesa, que estaba atacando a columnas alemanas que avanzaban por la carretera Arnhem–Amsterdam:

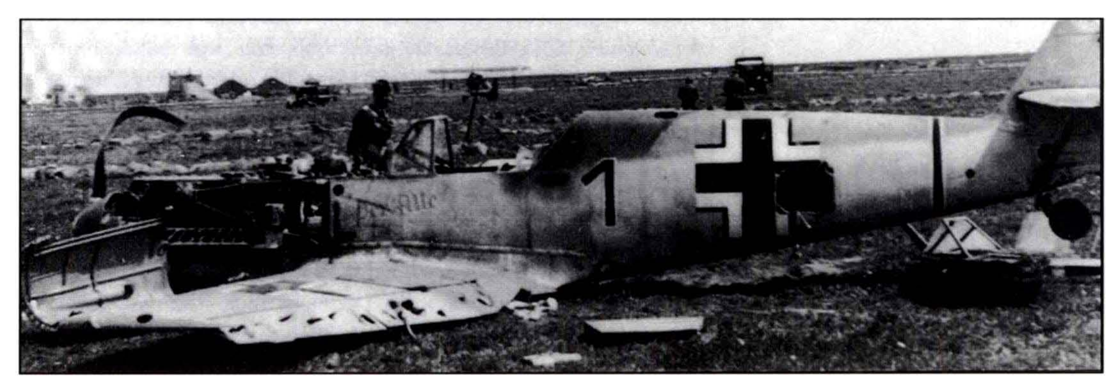
"Descendí lentamente por debajo de la capa de nubes. No vi nada. No sé por qué decidí mirar hacia abajo y detrás de mí, pero de repente - ¡Allá! - atisbé algo. Ahora no lo veo. Reduje la velocidad y descendí más, pues tal vez desde el nivel del suelo podría verle contra la luz del cielo del Oeste. Ahora estoy a la altura de las copas de los árboles. Y allí está, a la derecha, a menos de 1.000 metros por delante de mí (pero es endiabladamente rápido), voy a todo gas tras él. Obviamente no me ha visto. Vuela recto y nivelado a unos 200 metros. Empiezo a darle caza, me acerco cada vez más. Estoy empapado en sudor y casi no puedo verle a través de mis gafas empañadas por la condensación.

Es un aparato de doble fuselaje, y las insignias holandesas son claramente visibles. Ahora estoy justo detrás y debajo de él, subo ligeramente el morro (llena por completo mi colimador) y aprieto los cuatro gatillos. Sólo veo trozos que salen disparados de su avión, cae hacia la izquierda y se desploma hacia el suelo como un cometa. Dios mío, ¿ya está?. Siento que debería estar todavía delante de mí, si casi no he disparado ni una ráfaga completa. Allí, en una zanja junto a la carretera, veo una serie de fragmentos, y varios más esparcidos por el campo, una rueda allá, un motor, trozos de las alas y del fuselaje. Cuando me acuerdo de la última guerra, en una ocasión volví a la base con "sólo" 68 orificios de bala en mi pájaro; un rápido parche de tela, con un redondel y la fecha pintada en cada orificio, y ya estaba de vuelta en la refriega. Pero ahora, en cuanto te alcanzan se acabó todo. ¡Estamos usando "cañones para disparar a gorriones"!.

"Gorrión" o no, el G-Ia abatido por Osterkamp le permitió añadir la Cruz de Hierro, de Segunda Clase, a su "Blue Max".

Probablemente las menos conocidas de todas las operaciones de la Luftwaffe sobre los Países Bajos fueron las desarrolladas al extremo del flanco derecho de las fuerzas atacantes, donde los veteranos de la Ensenada Alemana dirigidos por Carl Schumacher se ocuparon de limpiar el cinturón costero. Pero también estuvieron en acción desde el principio, pues el 10 de mayo el II.(J)/186 se anotó no menos de ocho Fokker D-XXI. Uno de estos aparatos fue el primer derribo del Oberfeldwebel Kurt "Kuddel" Ubben, futuro *Experte* con 110 victorias y condecorado con las Hojas de Roble. El Unteroffizier Herbert Kaiser abatió a otro par de estos aviones. También pertenecía a la 5ª *Staffel* pero, al contrario que Ubben, consiguió sobrevivir a la guerra, acabando con 66 vic-

El 'I Negro' de Dietrich Robitzsch yace abandonado en De Kooy. Obsérvese su marca personal, *Der Alte* ('El viejo') visible justo debajo de la cabina





El Hauptmann Heinz Bretnütz, que a finales de 1940 era *Gruppenkommandeur* del II./JG 53, aparece aquí llevando la Cruz de Caballero y el equipo completo de vuelo sobre el mar, con chaleco salvavidas y cubierta de casco amarilla de alta visibilidad

torias, la Cruz de Caballero y pilotando finalmente el Me 262 con el JV 44 de Galland. Kaiser se refería casi con lástima a sus primeros oponentes, "...esos monoplanos de tren fijo, unos 75 km/h más lentos que nuestros Bf 109E, no suponían ningún reto especial".

Pero probablemente su *Staffelkapitän*, Oberleutnant Dietrich Robitzsch, no hubiese estado completamente de acuerdo. Fue derribado durante la misma escaramuza con los D-XXI sobre su base de De Kooy y tuvo que efectuar un aterrizaje forzoso en medio del aeródromo holandés. Para él, la guerra en el Oeste había durado menos de cinco minutos. Y pasaría más de cinco años como prisionero de guerra en Canadá... ¡Desde luego, no supuso ningún reto!.

Ahora que buena parte de la fuerza terrestre anglo–francesa estaba enfrascada irrevocablemente en los Países Bajos, era el momento de lanzar el principal ataque armado sobre su retaguardia inmediata. Aunque durante los dos días primeros hubo poca actividad en la zona de la *Luftflotte* 3, el 12 de Mayo hubo un segundo miembro del JG 53 que alcanzaba su quinta victoria, concretamente el Oberleutnant Heinz Bretnütz, *Staffelkapitän* del 6./JG 53, al derribar un Potez 63 a mediodía. También el piloto de caza con el tercer mayor número de victorias del mundo, el Leutnant Günther Rall, del 8./JG 52, obtuvo aquel día la primera de sus 275 victorias al abatir un Hawk H-75A.

El 13 de mayo, sin embargo, las siete divisiones de *Panzer* del *Heeresgruppe* A (Grupo de Ejércitos A) habían atravesado las "impenetrables" Ardenas y avanzaban rápidamente hacia el río Meuse. Para intentar evitar que salvasen esta barrera de vital importancia antes de que el 9º. Ejército francés estuviese en posición de defenderla, las fuerzas de bombarderos anglo-francesas lanzaron todos sus efectivos para intentar destruir los puentes sobre el río Meuse situados en Sedan y sus alrededores. La Luftwaffe respondió para evitar la destrucción de estas arterias fundamentales, que suponían el acceso de los tanques alemanes a las llanuras de la Picardia y más allá, hasta el Canal de la Mancha. Las 24 horas siguientes se recuerdan en los anales de la Luftwaffe como "el Día de los Cazas".

Las acciones de combate sobre Sedan supusieron, por primera vez a lo largo de la Batalla de Francia, la total implicación del JG 53. Tal vez era justo que el *Jagdgeschwader* que más había hecho por preservar la integridad de la frontera alemana durante los meses anteriores, fuese ahora el instrumento principal para afianzar una brecha en las fronteras del enemigo. El I./JG 53 se anotó por sí solo 13 de los 33 Battle que perdió la RAF en aquel día, y 10 de los 14 Blenheim destruidos. Mientras el I.Gruppe se ocupaba de los bombarderos, el III./JG 53 de Werner Mölders realizó una serie de misiones *Freie Jagd*, abatiendo siete cazas, entre ellos el que supuso la décima victoria del *Kommandeur*. En total, el *Geschwader* derribó 43 aparatos.

No es extraño que un buen número de pilotos que llegarían a ser muy conocidos posteriormente obtuviesen sus primeras victorias aquel día, en Sedan y sus alrededores. Dos de ellos fueron los futuros *Experten* Franz Götz y Wolfgang Tonne. Pero el protagonista fue sin duda el Oberleutnant Hans-Karl Mayer, *Staffelkapitän* del 1./JG 53, que ya tenía ocho victorias en España y tres derribos durante la II Guerra Mundial. Los dos Battle, dos Blenheim y un Hurricane que derribó el 14 de mayo le

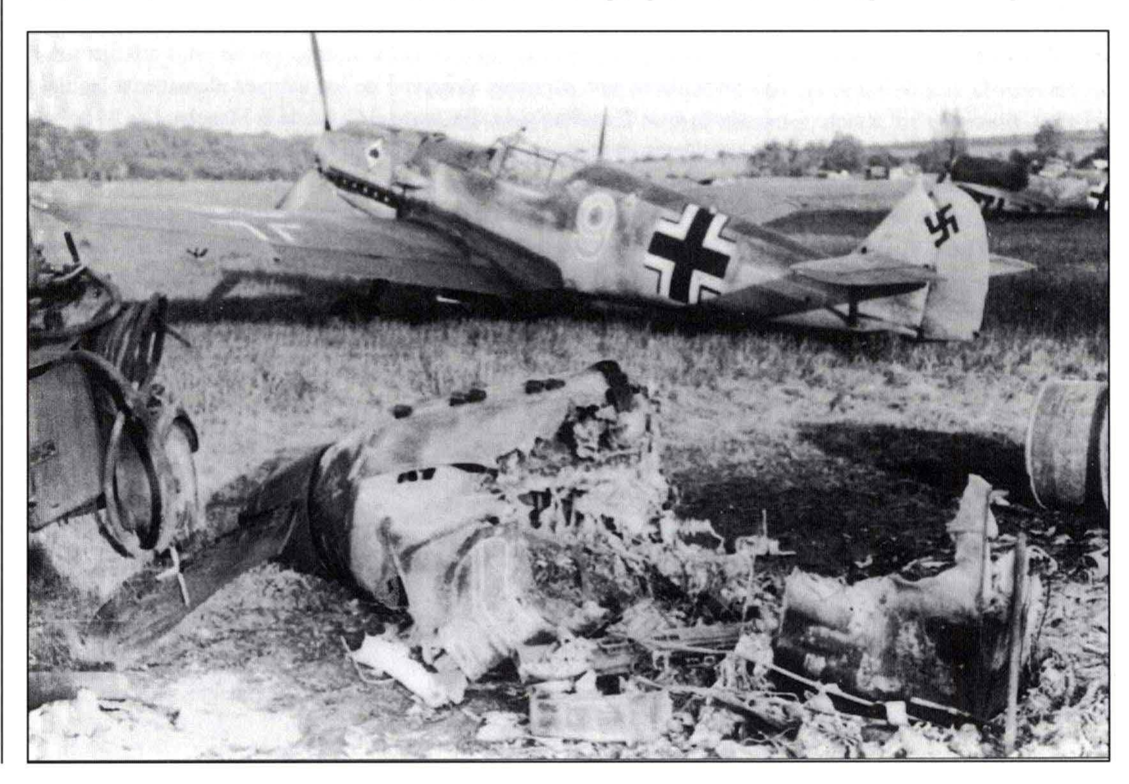
dieron un lugar destacado entre el escogido grupo de ases del frente occidental que consiguieron "cinco en un día".

Al finalizar este día, los cazas de la *Luftflotte* 3 habían efectuado un total de 814 salidas individuales sobre las cabezas de puente. A lo largo del Meuse quedaban esparcidos los restos de 89 bombarderos y cazas aliados. De los 71 bombarderos de la RAF que habían despegado, 40 no consiguieron volver. Fue la mayor tasa de pérdidas en una operación de esta magnitud que jamás había sufrido la RAF. A primeras horas del día 15 de mayo, el Primer Ministro francés Paul Reynard telefoneó a su homólogo en Londres. "Hemos sido derrotados", informó a Winston Churchill, que era Primer Ministro de Gran Bretaña desde cinco días antes, "hemos perdido la Batalla de Sedan". Menos de una semana después, los primeros *Panzer* alemanes llegaban a las costas del Canal.

Una vez rota la retaguardia de la fuerza de bombarderos de la RAF en Francia, y con la *Armée de l'Air* dando sus últimas bocanadas, comenzó la carrera no sólo por conquistar los puertos del Canal, sino también por la supremacía entre los principales pilotos de la Luftwaffe. Werner Mölders seguía en cabeza, posición que consolidó el día después de los combates de Sedan, al abatir a su undécimo avión, uno de los tres Hurricane derribados por el *Stabsschwarm* (Escuadrilla de la Plana Mayor) del III./JG 53.

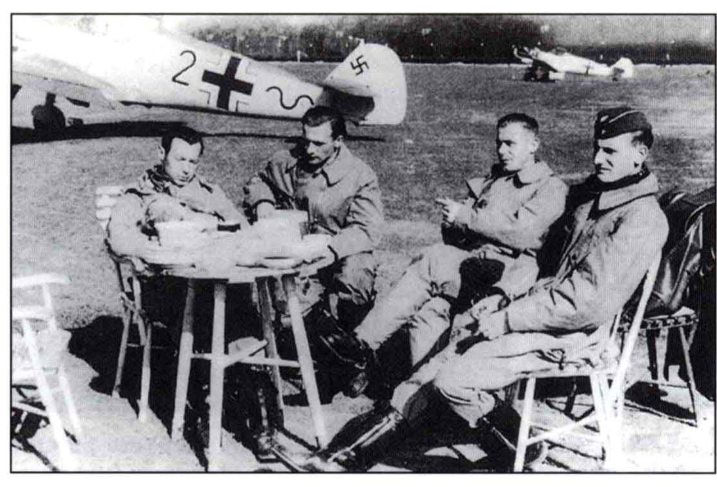
Pero empezaban a oírse otros nombres. Aquel 15 de Mayo también se produjo la quinta victoria del Hauptmann Gunther Lützow, y la quincuagésima de su *Gruppe*, el I./JG 3. 24 horas más tarde, Adolf Galland, del JG 27, abatió un Spitfire cerca de Lille. Fue entonces cuando apareció sobre Francia por primera vez el JG 26, pues tras la capitulación

Un *Emil* del II./JG 53 en Charleville, en mayo de 1940. Obsérvese la combinación transitoria de la cruz definitiva en el fuselaje con la esvástica en la línea central de la cola. Se observa también en primer plano lo que parecen restos de un Fairy Fox belga



de Holanda el 14 de mayo, los pilotos de la *Luftflotte* 2 se liberaron de servicio en los Países Bajos e hicieron sentir su presencia durante el empuje principal en el Sur.

Pero el movimiento hacia la costa no se produjo sin bajas. El 18 de mayo, el 7./JG 53 perdió a su Staffelkapitän cuando el Oberleutnant Wolf-Dietrich Wilcke tuvo que saltar sobre territorio francés cuando su avión fue alcanzado en un combate con varios Hawk H-75A. Al día siguiente, el Hauptmann Herwig Knüppel, *Kommandeur* del II./JG 26, fue derribado sobre Lille. El 21 de Mayo otro veterano de la I Guerra Mundial, el Hauptmann Dr Erich Mix, *Gruppenkommandeur* del III./JG 2, fue derrotado en un duelo con cazas "Morane" y obligado a aterrizar detrás de las líneas enemigas. Escondiéndose de día y moviéndose de noche, consiguió volver a su unidad 48 horas después, para añadir posteriormente otras 13 victorias a las tres logradas durante la contienda de 1914-18.

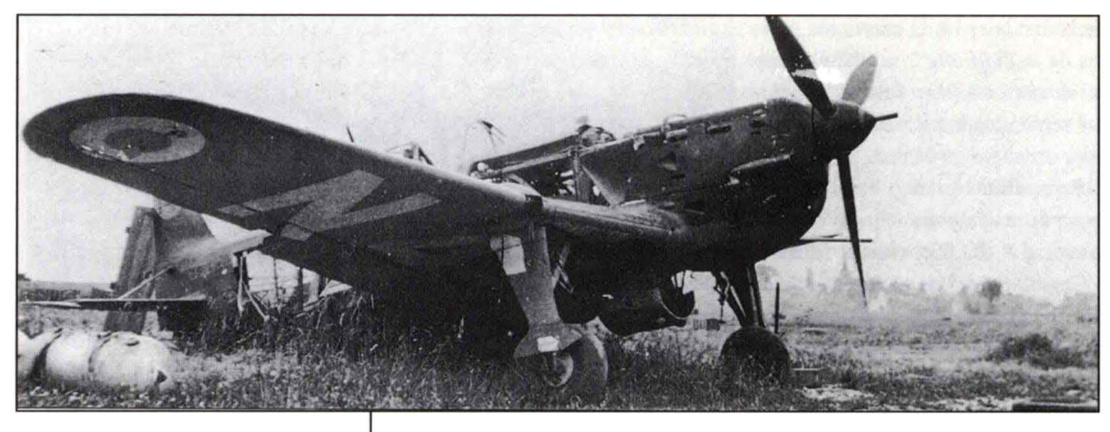


Algunos miembros del 8./JG 2 descansando en Signy-le-Petit, una vez despejados de soldados rezagados del ejército francés los bosques que aparecen al fondo. El piloto de la derecha es el Feldwebel Willinger quien, seis meses más tarde y sobre el Canal de la Mancha, obtendría la victoria número 500 del JG 2 en la guerra

Pero para los supervivientes de aquellos días de mayo y junio de 1940, los recuerdos más intensos no son acerca de escaramuzas aéreas, sino sobre todo de la confusión y el caos que acompañaban a sus constantes desplazamientos hacia delante, desde un aeródromo enemigo lleno de cráteres, o una pista de aterrizaje sin preparar, hasta la siguiente, a medida que intentaban desesperadamente mantener el mismo ritmo de avance que las tropas terrestres.

Tomemos por ejemplo aquel piloto del JG 2, que recibió órdenes de inspeccionar por adelantado y buscar una pista adecuada; encontró y reclamo para sí un aeródromo cerca de Charleville, pero la llegada en grandes números del JG 27 le usurpó dicho lugar. Obligado a desplazarse hasta la cercana población de Signy-le-Petit, fue advertido de que en la zona abundaban todavía las tropas francesas. Tomó a diez hombres para peinar los bosques que rodeaban el campo de aterrizaje, y acabó capturando a un Jefe de Ejército, tres generales de división y 200 soldados coloniales franceses. Como la discreción también es prueba de valor, entre los once desmontaron un par de ametralladoras de los restos de uno de los numerosos aparatos Potez repartidos por la pequeña pista, y se parapetaron para pasar la noche en los pisos superiores de una granja cercana; mientras tanto, en el piso inferior de dicha granja, el negocio seguía abierto como siempre... ¡pues albergaba el bar y burdel locales!. En cambio, los pilotos del I.(J)/LG 2 experimentaron el extremo opuesto; se alojaron en un convento de monjas durante parte de la campaña.

La forzada ocupación de Charleville por parte del JG 27 no les benefició en absoluto. Estaban al alcance de la artillería francesa, y pronto advirtieron que era difícil recibir aprovisionamiento. Pronto se vieron obligados a "requisar" cualquier avión que aterrizase allí en su ruta de regreso. Después le extraían el combustible, dejándole lo justo para llegar a su siguiente parada en la ruta. Sin respetar a nadie, se le aplicó es-



Un MS.406 francés abandonado en Escarmain, escenario del famoso combate del JG 77 contra la infantería enemiga

te "tratamiento" incluso a un Ju 52 visitante, ¡perteneciente al la Unidad de Transporte del Führer!.

Todavía era más alarmante que los pilotos del JG 77 tuvieran que luchar para mantener la posesión de Escarmain, repeliendo el ataque de unos 400 hombres de infantería francesa fuertemente armados. Y son numerosos los incidentes en los que algún Bf 109 tuvo que aterrizar en aeródromos abandonados, entre montones de chatarra y restos de aviones semiocultos entre hierbas de más de un metro de altura. En uno de ellos, y a pesar de haber sido recibido con todo un despliegue de bengalas rojas, el piloto aterrizó poniendo las ruedas muy cerca – pero por suerte no encima – de una hilera de banderines, creyendo que servían para marcar una vía despejada; más tarde le explicaron que realmente indicaban la posición de ¡una serie de bombas sin explotar!.

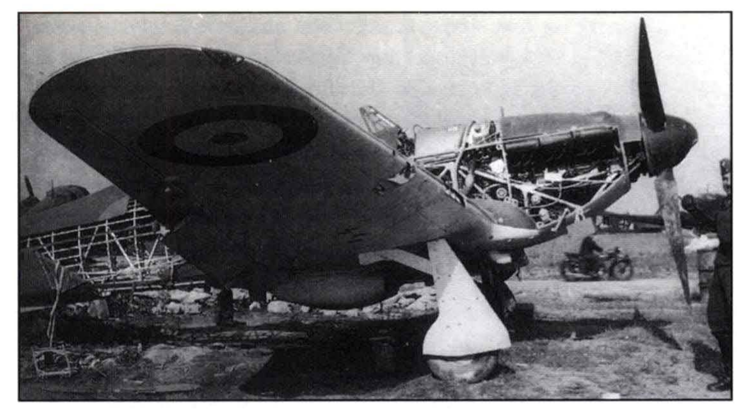
Pero a pesar de todas estas alarmas e incidentes en tierra, la guerra en el aire iba acercándose a su inevitable conclusión.

Con la evacuación el 22 de mayo de las Fuerzas de la RAF en Francia, el escenario estaba preparado para el acto final de la Operación Amarillo. Al día siguiente, el JG 27 estaba sobre los puertos del Canal de la Mancha, protegiendo a las unidades de *Zerstörer* Bf 110 del ataque de cazas con base en el Reino Unido (anticipándose a lo que estaba por llegar...). Durante estas misiones obtuvieron 18 victorias en la región de Calais y Dunkerke, incluyendo tres derribos del Hauptmann Balthasar y dos del Leutnant Franzisker, frente a la pérdida de cuatro de sus aparatos. Tres días después, Balthasar abatió otros dos Spitfire sobre Calais. El 26 de mayo, el 2./JG 2 también se dirigía hacia Calais, escoltando a unos Stuka Ju 87 que iban a bombardear las últimas defensas que quedaban en la Ciudadela del puerto. Se encontraron con una fuerza de unos 20 Spitfire (de los Escuadrones nº. 19 y 65), y la *Staffel* derribó a cinco.

Cuando a la mañana siguiente Mölders derribó dos Hawk H-75A al Sur de Amiens, aumentando su cuenta hasta las 20 victorias, consiguió que se le concediera dos días después la Cruz de Caballero. El Hauptmann Werner



A finales de mayo, los festejos están en todo su apogeo en Loe, pues se celebra la obtención por Werner Mölders de la Cruz de Caballero, la primera vez que se concedía a un miembro de la *Jagdwaffe*



Uno de los muchos Hurricane perdidos por la RAF durante su retirada de Francia. Se cree que éste es un aparato abandonado del Escuadrón nº. 3, cuyo círculo del fuselaje y marcas distintivas ya han sido arrancadas por los cazadores de recuerdos. Se observan un bombardero He 111 a la izquierda y transportes Ju 52 en segundo plano, a la derecha

Mölders fue el primer piloto de caza de la Luftwaffe que alcanzaba esta cifra y el primero en recibir esta condecoración, ocasión celebrada por todo lo alto en la base del III./JG 53 en Loe, cerca de La Selve.

Finalmente, Bélgica capituló a primera hora del 28 de mayo y, para entonces, la evacuación británica de Dunkerke estaba en todo su apogeo. El número de derribos logrados por los *Jagdgruppen* de la Luftwaffe sobre las playas de Dunkerke durante los siguientes días desmiente las amargas críticas que en aquel momento expresaron muchos de los componentes de la Fuerza Expedicionaria Británica, asegurando que "no se vio a la RAF por ninguna parte".

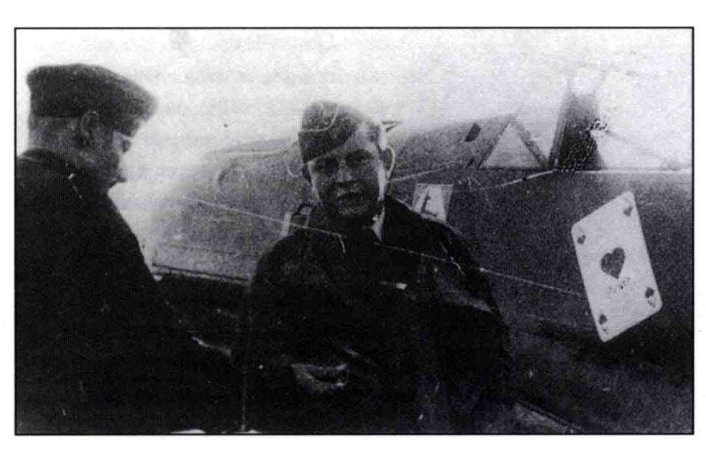
El 28 de mayo, los tres *Gruppen* del JG 26 habían abatido 15 cazas británicos en esa zona, incluyendo 6 Spitfire derribados por el I./JG 26 del Major Handrick durante una violenta confrontación en las cercanías de las playas de evacuación, y 6 Hurricane abatidos por el III./JG 26 junto a la costa, sobre Ostende. Veinticuatro horas después, Adolf Galland aterrizó de regreso en St. Pol, con su avión cubierto de aceite, asegurando haber derribado un Blenheim sobre el mar (aunque podría tratarse del aparato del Escuadrón nº. 21 que, seriamente dañado, consiguió regresar hasta su propia base para aterrizar con el tren replegado).

Entre los otros 65 (!) aparatos destruidos por la Luftwaffe aquel 29 de mayo se encuentran 10 abatidos exclusivamente por el I.(J)/LG 2: 8 Hurricane sobre Dunkerke y un par de MS.406 hacia el interior, cerca de St. Quentin. Uno de cada tipo fueron el primer derribo de dos futuros ases: un Hurricane abatido por el Leutnant Friedrich-Wilhelm Strakeljahn, y uno de los Morane que fue reclamado por el Oberleutnant Herbert Ihlefeld.

Hubo muchos otros nombres (algunos ya conocidos, otros que pronto lo serían) que destacaron con múltiples victorias sobre Dunkerke. Osterkamp, Priller y Oesau, todos ellos del JG 51, se anotaron tres derribos cada uno. Joachim Müncheberg, *Gruppen-Adjutant* del III./JG 26, llegó hasta los cuatro derribos, todos ellos el 31 de mayo. Al día siguiente, el JG 27 derribó dos Wellington –uno de ellos a manos del Feldwebel Sawallisch– al Este del menguante perímetro de Dunkerke, además de seis Spitfire, siendo uno de ellos la undécima victoria de Adolf Galland.

La evacuación de Dunkerke finalizó a primera hora de la mañana del 3 de junio. Para entonces, sin embargo, la atención de la Luftwaffe estaba en otra parte. Como etapa preliminar de la Operación Rojo –la toma del resto de Fran-

Un joven Josef Priller sirviendo con el *Stabsschwarm* I./JG 51 en las primeras semanas de la guerra. Se anotaría sus primeros 20 derribos con el JG 51, antes de alcanzar mayores glorias –añadiendo otras 81 victorias– con el JG 26, el *Geschwader* con el que su nombre quedaría indisolublemente unido





El Hauptmann Werner Mölders, todavía luciendo el aspecto 'español' con cuello de piel vuelta de sus días de la Legión Cóndor, aparece aquí poco antes de ser dado por desaparecido en combate contra cazas franceses el 5 de junio de 1940



La cola del *Emil* de Wilhelm Balthasar (Wk-Nr 1559) muestra sólo 3 victorias más que las 36 que obtuvo durante la Batalla de Francia como *Kapitän* del 7./JG 27, aunque se supone que esta fotografía fue tomada más de tres meses después (en Samer, el 7 de octubre de 1940). Ascendido entonces a *Kommandeur* del III./JG 3, Balthasar (en el centro) aparece aquí charlando con el *Kommodore* del JG 3, Major Günther Lützow (izquierda), mientras les observa, con el chaleco salvavidas puesto, el *Staffelkapitän* del 9./JG 3, Oberleutnant Egon Troha (derecha)

Restos de un bombardero Amiot francés del tipo derribado por el Oberleutnant Walter Oesau el 31 de junio, en la que sería la última victoria del JG 51 durante la campaña del Oeste



cia– se preparó un gran ataque aéreo contra una serie de objetivos militares en la zona circundante a París. Estos ataques sobre París el 3 de junio, con el nombre en clave de Operación Paula, supusieron prácticamente las últimas misiones a gran escala de la campaña francesa.

El JG 53, que no había estado directamente involucrado en los combates de Dunkerke, obtuvo 11 victorias aquel día. Entre ellas se incluyen las números 22 y 23 de Werner Mölders. Y Adolf Galland logró su decimosegunda victoria, un Morane MS.406, al Norte de la capital francesa.

Cuarenta y ocho horas después ocurrió lo impensable. Poco antes del mediodía del 5 de junio –el primer día de la Operación Rojo– Werner Mölders se anotó otras dos víctimas, un caza Bloch 152 y un Potez 63 sobre Compiègne. De nuevo en el aire con su *Stabsschwarm* aquella misma tarde, Mölders estaba a punto de atacar una formación de seis "Morane" cuando otra *Staffel* se lanzó en picado justo delante de él. Al abrir fuego demasiado pronto, alertó a los cazas franceses, que se dispersaron inmediatamente en todas direcciones. Comenzó una salvaje persecución. Posteriormente, Mölders describió lo ocurrido:

"Estuve observando el combate durante un rato, y fui a atacar a un Morane que estaba siendo perseguido –sin éxito– por otros tres Messerschmitt. En un momento le tenía en mi punto de mira. Se desploma inmediatamente, pero parece que no ha tenido suficiente. De repente, se coloca detrás de mí, y le pierdo de vista bajo mi ala –ahí está otra vez, debajo de mí y hacia un costado– *Donnerwetter!* (maldición). Parece que el Morane también sabe disparar, aunque no da en el blanco.

Hago un medio tonel y asciendo hacia el sol. Debe haberme perdido de vista, porque vira en la dirección opuesta y desaparece hacia el Sur. Debajo de mí, dos Messerschmitt siguen atacando al último Morane.

Echo un vistazo hacia arriba y detrás de mí –el cielo sigue lleno de Me que se entrecruzan. Estoy a unos 800 metros– de repente oigo un golpe y la cabina se llena de chispas. El mando de gases salta en pedazos, y la palanca del timón cae hacia delante. Estoy cayendo en vertical. Tengo que salir de aquí, o esto se acaba...

Agarro la palanca de expulsión y salta la carlinga. Mi fiel pájaro apunta el morro hacia arriba durante uno o dos segundos, dándome la última oportunidad para desabrocharme el correaje y saltar del asiento. ¡Libre!"

Mientras Werner Mölders saltaba en paracaídas, su oponente, Lt. Pomier-Layragues del GC II/7, abatió al parecer a un segundo Messerschmitt antes de caer en llamas poco después. Nunca se ha determinado la identidad del piloto que vengó con tanta rapidez la pérdida de su *Gruppenkommandeur*.

Abatido Werner Mölders, otros nombres recogieron el testigo. El JG 27 también tuvo actividad el 5 de junio, anotándose nada menos que 22 derribos al Nordeste de París. Cinco de ellos correspondieron al Hauptmann Wilhelm Balthasar. Nueve días

después, el *Staffelkapitän* del 7./JG 27 se convertiría en el segundo piloto de caza que recibía la Cruz de Caballero; para entonces, su total ascendía a 23 victorias.

El arma de cazas francesa había sufrido incontables pérdidas durante las tres semanas de mayo, pero en ningún modo estaba acabada. Tanto ellos como las unidades de la *Advanced Air Striking Force* (Fuerza Aérea Avanzada) de la RAF que aún permanecían en suelo francés siguieron plantando batalla a las fuerzas alemanas que estaban barriendo hacia el Oeste y el Sur en cumplimiento de la Operación Rojo.



***Emils* del III./JG 26 sometidos a labores de mantenimiento en Villacoublay, en junio de 1940, tras los rigores del combate de las semanas previas. Obsérvese que se han repintado a medias las cruces del fuselaje de estilo antiguo, con perfiles estrechos, en preparación de la aplicación de las nuevas**

El Bf 109E '2 Blanco' con un intenso moteado, del I./JG 3, disfruta de la recién ganada supremacía del *Jagdwaffe* sobre la costa francesa del Canal de la Mancha, sobrevolando los acantilados calizos cerca de Wissant, en el Pas de Calais

El 13 de junio, por ejemplo, se produjo una intensa actividad aérea; el JG 27 se anotó la destrucción de 23 aparatos, incluyendo seis *Battle* que atacaban unidades blindadas alemanas en las zonas de Montmirail-Provins al Este de París, y que fueron abatidos por el I.*Gruppe*. Pero estaba claro cuál sería el resultado final. Ese mismo día, el 13 de Junio, el Oberleutnant Walter Oesau se anotó la última víctima francesa del JG 51, al derribar un bombardero Amiot. Dos días antes, el JG 53 había cerrado sus cuentas en Francia con cinco victorias.

Finalmente, la línea Maginot se rompió cerca de Saarbrücken el 15 de junio, y el Armisticio se firmó una semana después en Compiègne, con elementos tanto del JG 26 como del 53 proporcionando una cobertura simbólica a los actos. El Alto el Fuego se produjo a las 00.35 horas del 25 de junio.



Para entonces, la mayor parte de la *Jagdwaffe* estaba ya de regreso hacia Alemania para descansar, recuperarse y ponerse a punto. Göring no tenía prisa en llevar el combate al otro lado del Canal, y prefirió que sus pilotos descansasen en sus laureles tras la magnífica victoria obtenida sobre Francia. Sólo un *Jagdgeschwader*, el JG 51 del Oberst Osterkamp, fue desplazado hasta Pas de Calais, al otro lado de los estrechos de Inglaterra. Por tanto, sería responsabilidad de los pilotos de "*Onkel Theo*" lanzar al Bf 109E hacia el siguiente y más famoso capítulo de su historia operativa; porque, si bien la Batalla de Francia había terminado, todavía tenían que ganar la Batalla de Inglaterra.

Ases condecorados con la Cruz de Caballeros (29/5/40 – 22/6/41)

	Unidad en el momento de la condecoración	Fecha de la condecoración	Victorias en el momento de la condecoración	Nº. total de victorias durante la II. Guerra Mundial	(victorias en España)	Baja (muerto en combate, desaparecido en combate o prisionero de guerra)
Mölders, *Hptm* Werner	JG 53	29/5/40	20	101	(14)	22/11/41
Balthasar, *Hptm* Wilhem	JG27	14/6/40	23	40	(7)	3/7/41
Schumacher, *Oberstlt* Carl	JG1	21/7/40	2	2	—	—
Galland, *Maj* Adolf	JG 26	1/8/40	17	104	—	—
Tietzen, *Hptm* Horst	JG 51	20/8/40 (+)	20	20	(7)	18/8/40
Oesau, *Hptm* Walter	JG 51	20/8/40	20	117	(8)	11/5/44
Von Bülow-Bothkamp, *Oberstlt* Harry	JG2	22/8/40	—	—	—	—
Ibel, *Oberst* Max	JG 27	22/8/40	—	—	—	—
Osterkamp, *Genmaj.* Theo	Jafü 2	22/8/40	6*	6	—	—
Wick, *Obtl* Helmut	JG2	27/8/40	20	56	—	28/11/40
Mayer, *Hptm* Hans-Karl	JG 53	3/9/40	20	31	(8)	17/10/40
Machold, *Obfw* Werner	JG2	5/9/40	21	32	—	6/6/41
Schöpfel, *Hptm* Gerhard	JG26	11/9/40	20	40	—	—
Ihlefeld, *Oblt* Herbert	LG2	13/9/40	21	123	(7)	—
Müncheberg, *Oblt* Joachim	JG 26	14/9/40	20	135	—	23/3/43
Pingel, *Hptm* Rolf	JG 26	14/9/40	15	22	(4)	10/7/41
Joppien, *Oblt* Hermann-Friedrich	JG51	16/9/40	21	70	—	25/8/41
Lützow, *Hptm* Günther	JG3	18/9/40	15	103	(5)	24/4/45
Schellmann, *Maj* Wolfgang	JG2	18/9/40	10	14	(12)	22/6/41
Hahn, *Oblt* Hans	JG2	24/9/40	20	108	—	21/2/43
Lippert, *Hptm* Wolfgang	JG27	24/9/40	12	25	(4)	3/12/41
Sprick, *Ltn* Gustav	JG26	1/10/40	20	31	—	28/6/41
Priller, *Oblt* Josef	JG51	19/10/40	20	101	—	—
Hrabak, *Hptm* Dietrich	JG54	21/10/40	16	125	—	—
Bretnútz, *Hptm* Otto	JG53	22/10/40	20	35	(2)	27/6/41
Philipp, *Oblt* Hans	JG54	22/10/40	20	206	—	8/10/43
Bertram, *Hptm* Otto	JG2	28/10/40	13	13	(8)	—
Ebeling, *Oblt* Heinz	JG26	5/11/40	18	18	—	5/11/40
Lignitz, *Oblt* Arnold	JG54	5/11/40	19	25	—	30/9/41
Schnell, *Ltn* Siegfried	JG2	9/11/40	20	93	—	25/2/44
Adolph, *Hptm* Walter	JG26	13/11/40	15	28	(1)	18/9/41
Krahl, *Hptm* Karl-Heinz	JG2	13/11/40	15	24	—	14/4/42
Hintze, *Oblt* Otto	Erp.Gr.210	24/11/40	1	1	—	29/10/40
Schlichting, *Hptm* Joachim	JG27	14/12/40	3	3	(5)	6/9/40
Von Werra, *Oblt* Franz	JG3	14/12/40	8	21	—	25/10/41
Von Maltzahn, *Maj* Günther Freiherr	JG53	30/12/40	13	68	—	—
Bob, *Oblt* Hans-Ekkehard	JG54	7/3/41	19	59	—	—
Rudorffer, *Ltn* Erich	JG2	1/5/41	19	222	—	—
Homuth, *Oblt* Gerhard	JG27	14/6/41	22	63	—	3/8/43
Rödel, *Oblt* Gustav	JG27	22/6/41	20	98	—	—

(+) Póstumo
* Más 32 victorias en la 1ª Guerra Mundial

La lista de la página 60 ilustra claramente los dos tipos de pilotos condecorados con la Cruz de Caballero en esta primera época; por un lado, la 'vieja guardia' (Schumacher, Osterkamp y el resto), que recibían la condecoración en atención a sus cualidades de liderazgo; y por el otro, la 'sangre joven' (encabezados por Mölders, Balthasar y Galland) que recibían este honor por su pericia en el combate. A estas alturas de la guerra, un total de 20 victorias le aseguraba a un piloto el recibir su Cruz de Caballero, aunque ya estaban dándose anomalías y casos especiales. Conforme avanzaba la guerra, el listón de los 20 derribos fue subiéndose gradualmente, y para mediados de 1944 algunos miembros del JG 52 en el Este derribaron 100 ó 125 aparatos enemigos antes de recibir esta condecoración.

Seis de los pilotos que aparecen en la lista duplicarían su número de victorias, hasta superar las 40, antes de junio de 1941, y recibirían las Hojas de Roble: Mölders (21/9/40), Galland (25/9/40), Wick (6/10/40), Oesau (6/2/41), Joppien (23/4/41) y Müncheberg (7/5/41).

El 21/6/41, con 69 derribos, Adolf Galland fue el primer miembro de toda la Wehrmacht que recibía sus Espadas, adelantándose a Mölders en tan sólo 24 horas. Al mes siguiente, el 16/7/41, Werner Mölders (que se encontraba entonces pilotando en el frente oriental) recuperaría la plaza de honor al lograr igual distinción con los Diamantes, siendo el primer piloto de caza del mundo que superaba la marca de 100 victorias. A Galland le faltaban aún seis victorias para llegar a la centena en el frente occidental cuando recibió los Diamantes, el 28/1/42.



En el período de 1940-41, la Cruz de Caballeros fue concedida a jóvenes pilotos que se distinguieron por su pericia en el combate, como Galland, Mölders y Balthasar, y a integrantes de la "vieja guardia", Osterkamp y Schumacher, también condecorados por sus victorias en la Iª Guerra Mundial.

DATOS TÉCNICOS DEL MESSERSCHMITT BF 109 D/E

El primer vuelo del prototipo de Bf 109 tuvo lugar en mayo de 1935. Iba a convertirse en el caballo de batalla de la Luftwaffe. De entre sus numerosas variantes, el Bf 109D supuso la introducción del motor de la serie DB 600, con el que este pionero de los monoplanos de caza se convertiría en un auténtico ganador. En 1938, Messerschmitt desarrolló el Bf 109E-0, un modelo previo a producción propulsado por un motor DB 601 A de 1.100 hp (820 kW), que contaba con inyección directa del combustible y un compresor mejorado.

El Bf 109E recibió el mote de *Emil* por parte de sus pilotos ('E' de *Emil*), y se produjo a gran escala desde 1939. Este modelo fue el principal caza de Alemania en 1940. La producción total alcanzó los 1.868 ejemplares, pero el Bf 109E estaba siendo sustituido por el Bf 109F para cuando Alemania invadió la URSS a mediados de 1941. Además de Alemania, sus principales usuarios fueron Bulgaria, Croacia, Rumania, Eslovaquia, España, Suiza y Yugoslavia.

Tipo:
Caza monoplaza

Motor:
Un motor en línea Daimler-Benz DB 601Aa de 1.175 CV

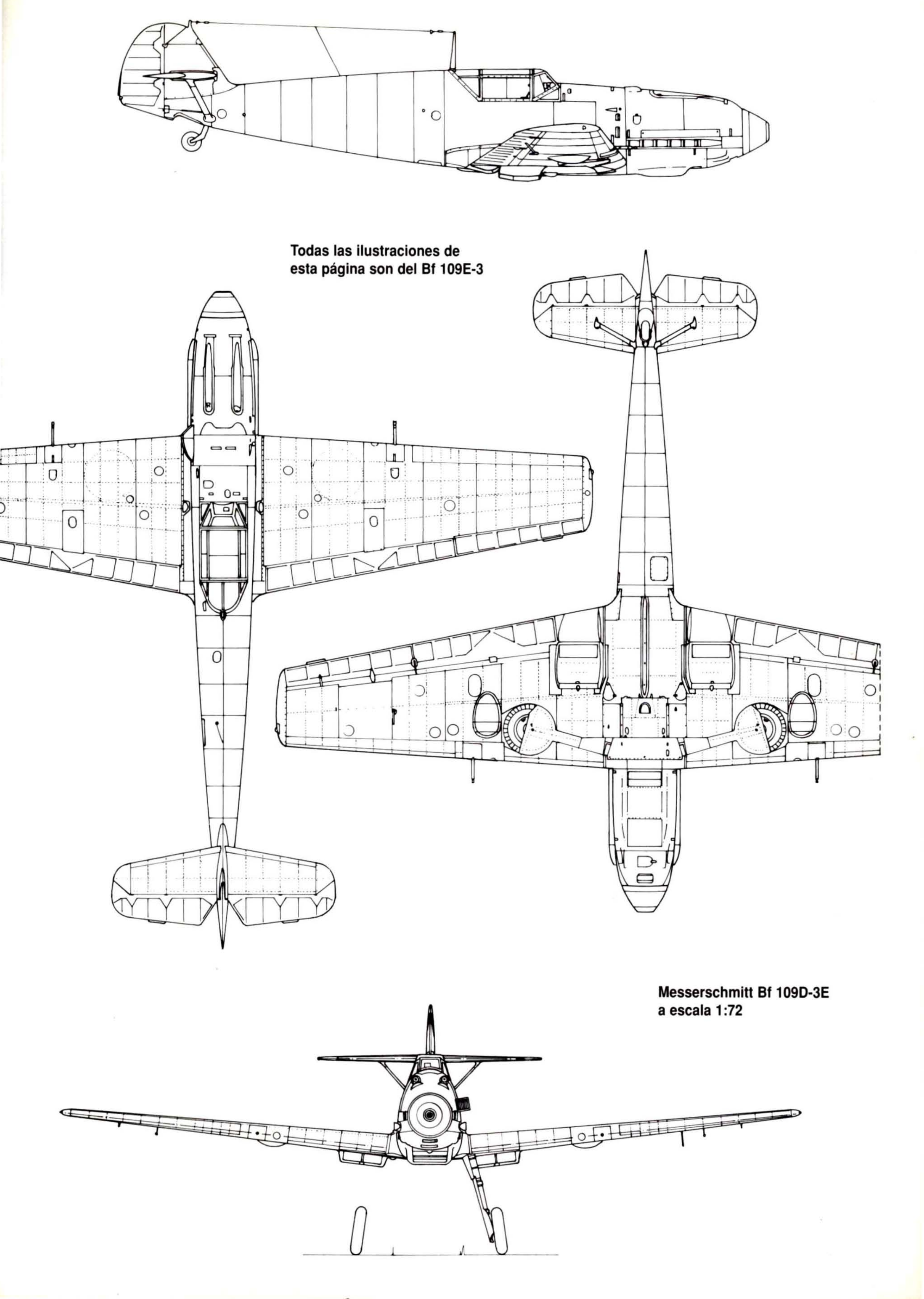
Prestaciones:
Velocidad máxima: 560 km./h a 4.440 metros de altura; asciende a 1.000 m en 1 minuto 6 segundos; techo de servicio de 10.500 m; alcance de 660 km.

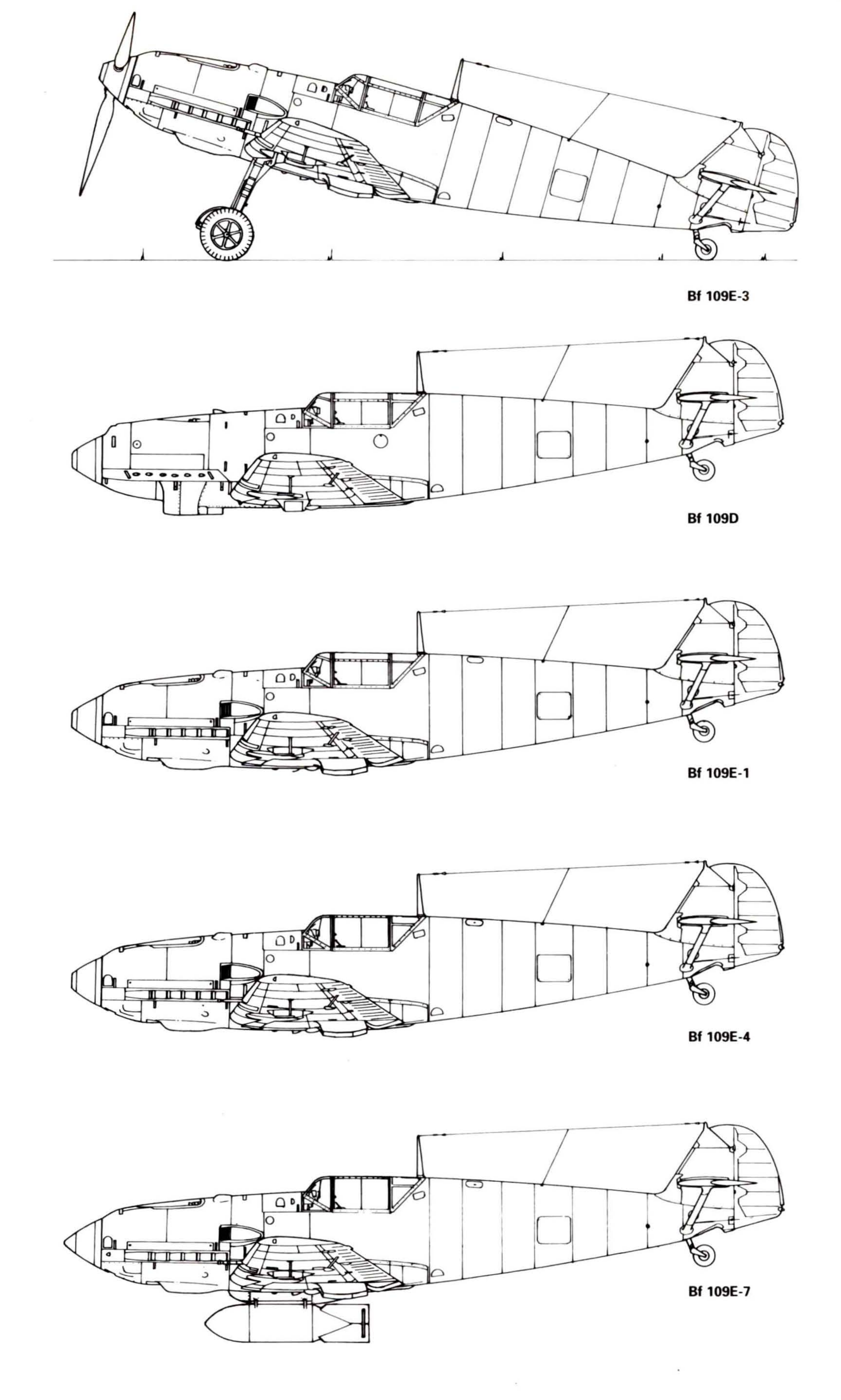
Peso:
en vacío 1.900 kg.; peso máximo de despegue 2,665 kg.

Dimensiones: Envergadura 9,87 m; longitud 8,64 m; altura 2,50 m; superficie alar 16,17 m2

Armamento:
Dos o tres cañones de 20 mm y dos ametralladoras de 7,92 mm

Otras versiones:
Bf 109E-0, variante previa a la producción con cuatro ametralladoras de 7,92 mm; Bf 109E-1, variante de producción con dos ametralladoras y dos cañones de 20 mm; Bf 109E-1/B, caza bombardero; Bf 109E-3, con más potencia y armamento; Bf 109E-4, con el armamento del E-1, y Bf 109E-4/B caza bombardero; Bf 109E-5, caza de reconocimiento con motor DB 601AA; Bf 109E-6, caza de reconocimiento con motor DB 601N de 1.200 hp; Bf 109E-8, con motor DB 601E de 1.250 hp; y Bf 109E-9, caza de reconocimiento.


Todas las ilustraciones de
esta página son del Bf 109E-3
Messerschmitt Bf 109D-3E
a escala 1:72


Bf 109E-3
Bf 109D
Bf 109E-1
Bf 109E-4
Bf 109E-7



El periodo que abarca este volumen fue considerado la "época de gloria" de la *Jagdwaffe* – con la experiencia recién adquirida en la Guerra Civil Española – y del Bf 109 en particular. Numerosos pilotos famosos se anotaron sus primeros derribos en los combates que tuvieron lugar sobre Polonia, Europa Occidental, el Canal y, finalmente, el Sur de Inglaterra.

La *Blitzkrieg* produjo los primeros ases alemanes de la guerra, y se concedieron unas 40 Cruces de Caballeros solamente en 1940.

